



Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 1 de 2

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20221020058643



Fecha: 25-04-2022

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: Dr. MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES
Presidente

Dr. CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES
Vicepresidente Ejecutivo

Dr. JUAN FRANCISCO ARBOLEDA OSORIO
Vicepresidente de Gestión Contractual

Dra. DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO
Vicepresidente de Estructuración

Dr. DIEGO ALEJANDRO MORALES SILVA
Vicepresidente de Planeación, Riesgos y Entorno

Dr. FERNANDO AUGUSTO RAMÍREZ LAGUADO
Vicepresidente Jurídico

Dra. ELIZABETH GÓMEZ SÁNCHEZ
Vicepresidente Administrativa y Financiera

DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento de hallazgos formulados por la Contraloría General de la República.

Respetados doctores:

La Oficina de Control Interno, entre febrero y abril de 2022, llevó a cabo el análisis de efectividad, desde el punto de vista administrativo, de una muestra aleatoria de planes de mejoramiento cumplidos para hallazgos asociados con los modos de transporte carretero, aeroportuario, portuario y férreo; formulados entre 2010 y 2020 por la Contraloría General de la República. Los resultados se resumen en el capítulo 4 del informe que se anexa a la presente comunicación.



La movilidad
es de todos

Mintransporte

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Firmado Digitalmente

CN=GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
C=CO
O=AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
E=gcabrera@ani.gov.co

LLave Pública

RSA/2048 bits

Agencia Nacional de
Infraestructura



Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 – www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 2 de 2

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20221020058643



Fecha: 25-04-2022

MEMORANDO

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe en pdf

cc: 1) CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) JUAN FRANCISCO ARBOLEDA OSORIO (VICE) Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -3) DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO (VICE) Vicepresidencia de Estructuración BOGOTA D.C. -4) DIEGO ALEJANDRO MORALES SILVA (VICE) Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno BOGOTA D.C. -5) FERNANDO AUGUSTO RAMIREZ LAGUADO (VICE) Vicepresidencia Jurídica BOGOTA D.C. -6) ELIZABETH GOMEZ SANCHEZ (VICE) Vicepresidencia Administrativa y Financiera BOGOTA D.C. -7) GONZALO CUBIDES SUAREZ Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -8) CARLOS ALEXANDER VARGAS GUERRERO 1 Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -9) CARLOS ALBERTO TAPICHA FALLA Vicepresidencia de Estructuración BOGOTA D.C. -10) HECTOR EDUARDO VANEGAS GAMEZ GIT de Planeación BOGOTA D.C. -11) LADY DIANA PABON RINCON Vicepresidencia Jurídica BOGOTA D.C. -12) MARCELA PAOLA BLANCO NUNEZ Vicepresidencia Administrativa y Financiera BOGOTA D.C.

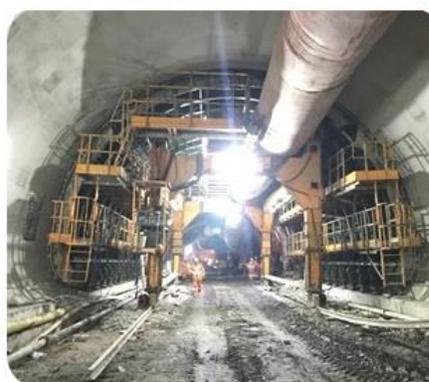
Proyectó: Adriana Barrios Rodríguez – Contratista Oficina de Control Interno, Mary Alexandra Cuenca Noreña – Contratista Oficina de Control Interno, Daniel Felipe Sáenz Lozano – Contratista Oficina de Control Interno
VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20221020023649
GADF-F-010



La movilidad
es de todos

Mintransporte

INFORME DE REVISIÓN DE EFECTIVIDAD DE PLANES DE MEJORAMIENTO



Informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento de
hallazgos formulados por la Contraloría General de la República

2022

CONTENIDO

1. OBJETIVO	7
2. ALCANCE.....	7
3. DESARROLLO DEL INFORME	7
3.1 Red Férrea del Atlántico	8
3.1.1 Hallazgo 7-10	8
3.1.2 Hallazgo 998-67	11
3.1.3 Hallazgo 999-68	11
3.1.4 Hallazgo 1000-69	13
3.1.5 Hallazgo 1001-70	16
3.1.6 Hallazgo 1002-71	17
3.1.7 Hallazgo 1004-73	18
3.1.8 Hallazgo 1005-74	19
3.1.9 Hallazgo 1020-89	21
3.2 Área Metropolitana de Cúcuta	23
3.2.1 Hallazgo 345-10	23
3.3 Girardot – Ibagué - Cajamarca	24
3.3.1 Hallazgo 412-65	24
3.4 Fontibón – Facatativá – Los Alpes.....	25
3.4.1 Hallazgo 583-159	25
3.5 Malla vial del Valle del Cauca y Cauca	26
3.5.1 Hallazgo 779-9	26
3.5.2 Hallazgo 783-13	27
3.5.3 Hallazgo 795-25	28
3.6 Bogotá – Villavicencio (1G)	29
3.6.1 Hallazgo 748-1	29
3.6.2 Hallazgo 800-30	30
3.7 Puerto Drummond.....	31

3.7.1	Hallazgo 756-1	31
3.8	Sociedad C.I PRODECO.....	33
3.8.1	Hallazgo 823-10	33
3.9	Sociedad Portuaria Río Cordoba	33
3.9.1	Hallazgo 829-3	33
3.9.2	Hallazgo 830-4	34
3.9.3	Hallazgo 1283-2	35
3.9.4	Hallazgo 1284-3	36
3.10	Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta	37
3.10.1	Hallazgo 844-2	37
3.10.2	Hallazgo 849-7	38
3.10.3	Hallazgo 856-14	39
3.11	Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.....	40
3.11.1	Hallazgo 865-7	40
3.11.2	Hallazgo 866-8	42
3.11.3	Hallazgo 871-13	43
3.11.4	Hallazgo 872-14	44
3.12	Bosa – Granada – Girardot	46
3.12.1	Hallazgo 891-3	46
3.12.2	Hallazgo 893-5	48
3.13	Aeropuerto El Dorado.....	49
3.13.1	Hallazgo 938-7	49
3.13.2	Hallazgo 1119-12	50
3.13.3	Hallazgo 1120-13	51
3.13.4	Hallazgo 1121-14.....	52
3.13.5	Hallazgo 1122-15.....	54
3.13.6	Hallazgo 1123-16.....	56
3.13.7	Hallazgo 1124-17	57

3.13.8	Hallazgo 1126-19	58
3.13.9	Hallazgo 1127-20	60
3.13.10	Hallazgo 1128-21	61
3.14	Neiva – Espinal – Girardot (1G).....	62
3.14.1	Hallazgo 975-44	62
3.14.2	Hallazgo 981-50	63
3.14.3	Hallazgo 1022-91	64
3.15	Ruta del Sol I	66
3.15.1	Hallazgo 985-54	66
3.16	Bogotá – La Vega – Villeta	67
3.16.1	Hallazgo 1056-20	67
3.16.2	Hallazgo 1057-21	68
3.17	Transversal de Las Américas	69
3.17.1	Hallazgo 948-17	69
3.17.2	Hallazgo 953-22	70
3.17.3	Hallazgo 955-24	71
3.17.4	Hallazgo 1166-25	72
3.17.5	Hallazgo 1169-28	74
3.17.6	Hallazgo 1170-29	75
3.17.7	Hallazgo 1172-31	76
3.17.8	Hallazgo 1189-1	77
3.17.9	Hallazgo 1190-2	79
3.17.10	Hallazgo 1198-10	80
3.17.11	Hallazgo 1202-14	82
3.17.12	Hallazgo 1204-16	84
3.17.13	Hallazgo 1205-17	85
3.17.14	Hallazgo 1206-18	87
3.17.15	Hallazgo 1208-20	88

3.17.16	Hallazgo 1209-21	89
3.17.17	Hallazgo 1210-22	91
3.17.18	Hallazgo 1211-23	93
3.17.19	Hallazgo 1212-24	94
3.18	Cartagena – Barranquilla (1G)	95
3.18.1	Hallazgo 440-16	95
3.18.2	Hallazgo 1084-1	96
3.18.3	Hallazgo 1085-2	98
3.18.4	Hallazgo 1086-3	100
3.18.5	Hallazgo 1087-4	101
3.18.6	Hallazgo 1088-5	103
3.18.7	Hallazgo 1090-7	104
3.18.8	Hallazgo 1091-8	106
3.18.9	Hallazgo 1240-18	107
3.19	Autopista Conexión Pacífico I y Autopista Conexión Pacífico III	108
3.19.1	Hallazgo 1061-25	108
3.20	Autopista Conexión Pacífico III	109
3.20.1	Hallazgo 1066-30	109
3.20.2	Hallazgo 1067-31	112
3.20.3	Hallazgo 1264-13	117
3.21	Sociedad Portuaria Puerto Nuevo	120
3.21.1	Hallazgo 1094-2	120
3.21.2	Hallazgo 1095-3	121
3.22	Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.	123
3.22.1	Hallazgo 1099-7	123
3.23	Sociedad Refinería de Cartagena S.A. - REFICAR	124
3.23.1	Hallazgo 1101-9	124
3.24	Red Férrea del Pacífico	125

3.24.1	Hallazgo 1132-3	125
3.25	Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad	127
3.25.1	Hallazgo 1243-21	127
3.25.2	Hallazgo 1247-25	129
3.26	Bucaramanga – Barrancabermeja - Yondó	131
3.26.1	Hallazgo 1252-1	131
3.26.2	Hallazgo 1254-3	132
3.27	Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.....	133
3.27.1	Hallazgo 763-2	133
3.27.2	Hallazgo 1285-4	135
3.28	Chirajara - Fundadores	136
3.28.1	Hallazgo 1297-3	136
3.28.2	Hallazgo 1298-4	137
3.29	Transversal del Sisga	139
3.29.1	Hallazgo 1409-04	139
3.29.2	Hallazgo 1413-8	141
3.30	Autopista Conexión Norte	144
3.30.1	Hallazgo 1440-18	144
4.	CONCLUSIONES	145

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>Informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento de hallazgos formulados por la Contraloría General de la República</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

1. OBJETIVO

Evaluar y verificar las acciones de mejora derivadas de auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR), analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de una muestra aleatoria de planes de mejoramiento cumplidos y formulados para hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional de la Agencia Nacional de Infraestructura.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de efectividad, desde el punto de vista administrativo, de una muestra aleatoria de planes de mejoramiento cumplidos para hallazgos asociados con los modos de transporte carretero, aeroportuario, portuario y férreo; formulados entre 2010 y 2020 por la Contraloría General de la República.

3. DESARROLLO DEL INFORME

Teniendo en cuenta lo dispuesto en la Circular No. 15 de 30 de septiembre de 2020 proferida por el despacho del Contralor General de la República, en la que, en relación con las acciones cumplidas de los planes de mejoramiento de los sujetos de control fiscal, emitió lineamiento consistente en que:

“De conformidad con la Ley 87 de 1993 y sus normas reglamentarias, corresponde a las Oficinas de Control Interno de los sujetos de control, dentro de sus funciones, verificar las acciones que a su juicio hayan subsanado las deficiencias que fueron objeto de observación por parte de la CGR. Estas acciones deben estar evidenciadas, lo cual será el soporte para darlas por cumplidas e informarlo a la Contraloría General de la República, en comunicación dirigida al Contralor Delegado que corresponda de conformidad con la resolución de sectorización vigente.

Las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo han desaparecido o se han modificado los supuestos de hecho o de derecho que dieron origen al mismo, corresponde a las Oficinas de Control Interno señalar su cumplimiento e informarlo a la CGR (...).

Lo antes expuesto, sin perjuicio de la verificación que la CGR realice a través de cualquier tipo de auditoría o actuación de vigilancia y control fiscal.

En este contexto, la rendición de los avances semestrales del plan de mejoramiento que presenten los sujetos de control fiscal solamente deberá contener las acciones correctivas y preventivas que, a la fecha de corte de su presentación, aún no hayan subsanado las causas que generaron el hallazgo”.

La Oficina de Control Interno ha incorporado a su gestión, los siguientes criterios para el análisis de las acciones cumplidas, en lo que se refiere a la declaratoria de la efectividad, específicamente en el ejercicio de sus competencias y respecto a la gestión de la Entidad, desde el punto de vista

administrativo, sin que esto implique pronunciamiento respecto a la connotación disciplinaria, fiscal y/o penal de los hallazgos, así clasificados por la CGR:¹

- a. **Desaparición de la causa de hecho:** las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado los supuestos de hecho que dieron origen al mismo.
- b. **Desaparición o modificación del fundamento normativo:** las causas normativas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado.
- c. **No hay repetición:** las situaciones evidenciadas en los hallazgos no se han vuelto a presentar, en donde se debe tener como referente objetivo que:
 - En los dos últimos años no se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares.
 - En los dos últimos años no se han presentado No Conformidades respecto a situaciones similares, en auditorías realizadas por la Oficina de Control Interno.

En virtud de lo anterior, se adelantó un análisis de efectividad sobre una muestra aleatoria de planes de mejoramiento asociados a los proyectos que se presentan a continuación:

3.1 Red Férrea del Atlántico

3.1.1 Hallazgo 7-10

Hallazgo	7-10	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>H7-10 la mayoría de los 128 pasos a nivel están sin la señalización establecida en el Manual de Señalización Vial vigente. (irregulares)</p> <p>H21-31 En las poblaciones comprendidas entre Chiriguana y Santa Marta, por donde pasa la línea férrea, persiste la existencia de pasos a nivel irregulares, que interfieren sobre la seguridad de la población y operación férrea. Además, es evidente la ocupación de los predios paralelos a la vía férrea especialmente en las cercanías a los poblados. Al respecto no se evidencia avance de los compromisos pactados desde agosto de 2005 con las alcaldías y corporaciones regionales, que permitan la minimización de esta problemática, que en la actualidad muestra 1957 invasiones en todo el corredor férreo.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Informe interventoría actualizado sobre señalización pasos a nivel 2. Presentación Plan de Acción por parte del Concesionario 3. Verificación de cumplimiento del Plan de Acción por parte del Interventor 		

¹ Ver *Instructivo para revisión de efectividad hallazgos CGR (EVCI-I-007)*, disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/sig//evci-i-007_instructivo_para_revision_de_efectividad_hallazgos_cgr_v1.pdf

Hallazgo	7-10	Efectividad	No efectivo		
	UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS: 4. Manual de Supervisión e Interventoría INFORME DE CIERRE 5. Informe del informe de cierre.				
Causa del hallazgo	No registra en el PMI				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	Si	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
<p>El 11 de marzo de 2022 se adelantó verificación in situ del estado de los pasos a nivel, por parte de la Oficina de Control. En la visita a campo, con relación al H7-10, se evidenció que se instalaron las señales correspondientes a los pasos y cruces a nivel (irregulares). Asimismo, el Concesionario manifiesta que, a pesar de que no sea su obligación, se realizan actividades de mantenimiento a la señalización, lo que certifica la Interventoría Consorcio Férreo PAA mediante el oficio con rad ANI 2022409411832 del 11 de abril de 2022, que se cita a continuación:</p> <p><i>“En virtud al cumplimiento del plan de movilidad propuesto por el Concesionario para dar cumplimiento a la Resolución 2019 de 2007 del Ministerio del Ambiente, el Concesionario hizo la implementación de la totalidad de señales y dispositivos de seguridad propuestos en los cruces a nivel irregulares. Posteriormente, en el año 2018 en medio de la atención a un Plan de restablecimiento pactado entre el Concesionario y la Agencia, se hizo el mantenimiento o reposición de señales que se habían deteriorado o perdido, con lo cual se hizo recuperación de la seguridad en algunos de los cruces donde esta se había deteriorado.</i></p> <p><i>Posteriormente, el Concesionario hace restitución o mantenimiento de dispositivos que se deterioran o que son objeto de vandalismo, pese a que no se ha aceptado por su parte, la obligación contractual de hacerles mantenimiento.</i></p> <p><i>Se hace registro del reemplazo de estos dispositivos en los informes mensuales de interventoría, los cuales están relacionados en el anexo E1 de los informes, siempre que esta labor se ha realizado, lo cual se observa como ejemplo de lo mencionado, en el siguiente cuadro, que presenta lo realizado en este aspecto en los años 2021 y lo corrido de 2022.”</i> (Subrayado y negrilla fuera de texto)</p> <p>Se considera que el Concesionario y la Interventoría han implementado controles y acciones adicionales a las pactadas contractualmente con el fin de implementar y asegurar la instalación y mantenimiento de las señales de los pasos a nivel.</p> <p>No obstante, con relación al H21-31, se evidenció que aún se cuenta con invasiones presentes en el derecho de la vía, por lo que, la causa del hallazgo H21-31 se sigue presentando con las invasiones en el derecho de vía del corredor férreo.</p> <p>En conclusión, se considera que la implementación acciones de mejoramiento fueron efectivas para la causa que dio lugar al H7-10, con relación a la señalización en los pasos a nivel. En lo que corresponde al H21-31, no se evidencia dentro del plan de mejoramiento acciones que mitiguen de manera definitiva la causa de este hallazgo, con relación a las invasiones presentes en el derecho de vía del corredor concesionado, lo que no permite declarar la efectividad del plan de mejoramiento.</p> <p>Se considera que el plan de mejoramiento se debe reformular y complementar en lo que se refiere a la gestión que se adelanta para el control y mitigación de las invasiones (HH21-31) presentes en el derecho de vía.</p>					

Hallazgo	7-10	Efectividad	No efectivo
Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 11 de marzo de 2022			
Foto 1. PK 954+830 Sector de SENA		Foto 2. PK 954+830 Sector de SENA	
			
Se evidenció que se presentan invasiones dentro del derecho de vía. Asimismo, los rieles en este sector son de 75Lb/Yarda		Se evidenció que se presentan invasiones dentro del derecho de vía. Asimismo, los rieles en este sector son de 75Lb/Yarda	
Foto 3. PK 955+950 sector de Villa Bethel		Foto 4. PK 968+750 sector Sociedad Portuaria de Santa Marta	
			
Se evidenció la presencia de personas que habitan en la zona del derecho de la vía férrea en el cruce por la Zona Bananera.		Se evidenciaron invasiones preexistentes y se presume que el área se usa como parqueadero de motos.	

3.1.2 Hallazgo 998-67

Hallazgo	998-67	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 67. Estado del Balasto. (A) Las especificaciones técnicas del contrato de concesión, en el numeral 2.7 Balasto, establecen que "El balasto debe obtenerse mediante triturado mecánico de roca proveniente de una cantera adecuada."</p> <p>La calidad de la roca y de los procesos de triturado deben ser tales que permitan obtener agregados de forma isotrópica (dimensiones similares en todas las direcciones). La roca del balasto será compacta, sin planos de corte y estará libre de cavidades, cuerpos extraños y polvo</p>				
Plan de Mejoramiento	1. Informe del Concesionario 2. Informe de Interventoría 3. Ensayos de Laboratorio que evidencian el cumplimiento del material sobre la curva granulométrica. 4. Manual de Interventoría y Supervisión				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Las anteriores situaciones denotan deficiencias por el incumplimiento de las especificaciones técnicas y generan que la vía no cumpla con las características técnicas contratadas"				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
<p>Adicional a la documentación que soporta el cumplimiento del plan de mejoramiento, se evidenció que las acciones implementadas han perdurado en el tiempo, pues, como ejercicio de verificación adicional, se evidenció que los resultados de los ensayos de laboratorio cumplen con las especificaciones y características técnicas establecidas para el balasto, lo que ha sido certificado por la interventoría consorcio férreo PAA, mediante los informes mensuales de interventoría (resultados de los ensayos van anexos a los informes - octubre de 2021).</p> <p>Asimismo, el plan de mejoramiento tiene contemplada una acción preventiva, como el Manual de Interventoría y Supervisión, el cual es una herramienta que tiene la ANI y que busca asegurar la implementación de controles adicionales en la ejecución de proyectos que reduzcan la probabilidad de repetición de la causa del hallazgo.</p>					

3.1.3 Hallazgo 999-68

Hallazgo	999-68	Efectividad	No efectivo		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 68. Disposición de Rieles de Cambio o inversión. (A). En visita de inspección efectuada por la CGR en mayo de 2015, se observó en el tramo de Chiriguana - La Loma, algunos rieles inadecuadamente dispuestos sobre la franja de derecho de vía, incumpliendo lo establecido en las especificaciones técnicas de construcción, "Rieles Existentes. El Contratista deberá desarmar transportar y apilar, en la estación más cercana que disponga de un área de trabajo adecuada, o donde lo ordene el Supervisor de [Concesionario], todos los rieles obtenidos de la vía actual. En esta área el Contratista seleccionará los rieles, a fin de clasificarlos en reutilizables y no reutilizables. Se apilarán en capas separadas con tablas de madera para evitar el contacto entre rieles y entre estos y el terreno." De acuerdo con lo informado por el Concesionario, corresponden a los que se les realizó inversión.</p>				
Plan de Mejoramiento	1. Informe del Concesionario 2. Informe de Interventoría				

Hallazgo	999-68	Efectividad	No efectivo		
	3. Manual de Interventoría y Supervisión				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "La Entidad en su respuesta informó que los rieles fueron retirados dos días después de la visita de la Contraloría General de la República, como parte de una actividad planificada de mantenimiento de acuerdo con el programa reemplazo de rieles programado para ese momento, situación que confirma que estos rieles no deben estar dispuestos en el derecho de vía sobre el terreno natural "				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	Si	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
A pesar de que el plan de mejoramiento se encuentre cumplido, el 10 de marzo de 2022 se adelantó verificación in situ del estado de disposición de rieles de cambio, por parte de la Oficina de Control. En la visita en campo se encontró que se sigue presentando la situación alertada por la Contraloría General de la República en el corredor concesionado. No obstante, el Concesionario y la Interventoría sustentan que hace parte de la dinámica del mantenimiento de rieles. Sin embargo, no cuentan con acciones preventivas o dinámicas que garanticen un espacio de tiempo límite para la disposición final de los residuos del mantenimiento, en virtud de los lineamientos del PMA.					
Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 10 de marzo de 2022					
Foto 5. Cruce a nivel Algarroa PK 832+200			Foto 6. Tramo entre Algarroa – Santa Rosa		
					
Se evidenció una traviesa de cambio en el derecho de la vía férrea.			Se evidenciaron rieles de cambio en el derecho de la vía férrea.		
Foto 7. Tramo entre Algarroa – Santa Rosa			Foto 8. Tramo entre Algarroa – Santa Rosa		

Hallazgo	999-68	Efectividad	No efectivo
			
Se evidenció que el Concesionario está dejando traviesas de cambio de rieles en el derecho de la vía.		Se evidenció que el Concesionario está dejando traviesas de cambio de rieles en el derecho de la vía.	

3.1.4 Hallazgo 1000-69

Hallazgo	1000-69	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo 69. Sustitución de Riel de 75 Lb/Yarda a Riel de 90 Lb/Yarda. (A, D e IP) En la verificación efectuada por la CGR en mayo de 2015, se observó que los rieles de 75 Lb/yarda no han sido sustituidos por rieles de 90 Lb/yarda, de conformidad con las especificaciones técnicas de los estudios y diseños aprobados para la rehabilitación, "Especificaciones Superestructura" e "Intervenciones en Superestructura", tal como se establece en el numeral 10.3.1 cambio de rieles ASCE 7540 para los tramos Chiriguana - La Loma, incluido en el tramo Santa Marta - México		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Concepto jurídico/técnico 2. Concepto de Interventoría 3. Cronograma de reemplazo de los rieles 4. Manual de Interventoría y Supervisión 		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Lo anterior evidencia el incumplimiento de las especificaciones técnicas del contrato y genera inadecuado funcionamiento de la vía, que no permite cumplir con velocidades de operación indicadas en el contrato, y por tanto, no se amplía la capacidad de la vía, tal como se indica en el estudio de conveniencia y oportunidad del Otrosí 12 de 2006 y en los objetivos del Conpes 3394 de 2005 y se podría configurar en un presunto detrimento en el patrimonio del Estado en cuantía indeterminada, por cuanto el Concesionario no estaba realizando las inversiones en el tiempo establecido, razón por la cual se solicitará el inicio de una Indagación Preliminar."		

Hallazgo	1000-69		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
Incidencia	Administrativa, disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	Si	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
<p>En el análisis de efectividad se evidenció el cumplimiento del plan de mejoramiento, asimismo, el 10 de marzo de 2022 se adelantó verificación in situ de los rieles dispuestos sobre la línea férrea, por parte de la Oficina de Control. En la visita en campo realizada se encontró que el corredor férreo cuenta con rieles de 75 Lb/yarda, 90 Lb/Yarda y 115 Lb/Yarda. Si bien en el corredor férreo se encuentran rieles de 75 Lb/yarda, esta situación se presenta en virtud de lo descrito en los conceptos jurídico técnico y de interventoría, que hacen parte del plan del mejoramiento y se sustentan en el Contrato de Concesión, específicamente en el Anexo. 5: ESPECIFICACIONES MINIMAS DE LA INFRAESTRUCTURA REHABILITADA Y SU CONSERVACION Y REVERSION, según el cual la restitución de los rieles se debe asegurar en el momento de la reversión.</p> <p>En ese orden de ideas, se procede a citar el Anexo. 5 del contrato de concesión “ESPECIFICACIONES MINIMAS DE LA INFRAESTRUCTURA REHABILITADA Y SU CONSERVACION Y REVERSION”:</p> <p><i>“C. RIELES: Se establecen a continuación las cantidades de riel nuevo o regenerado (reperfilado) a aportar en cada uno de los tramos de la INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE FERREA a rehabilitar:</i></p> <p><i>Líneas de pendiente mayor o igual a 2.5%, el riel a aportar o regenerar será como mínimo, el 50% del existente.</i></p> <p><i>Líneas de pendiente menor al 2.5%, el riel a aportar o regenerar será como mínimo, el 40% del existente.</i></p> <p><i>El riel a emplear será, al menos, de iguales características constructivas al riel a cambiar. En todo caso no podrá ser inferior a 75 libras – yarda.</i></p> <p><u>La restitución de los rieles será de tal manera que en el momento de la reversión la totalidad de la línea férrea posea rieles con una vida útil por cada tramo, mínimo, igual a 5 años”</u> (Subrayado y negrilla fuera de texto)</p> <p>Con base en el Anexo No. 5 del contrato de concesión, se justificó el concepto correspondiente a la unidad de medida No. 1 (técnico jurídico) y se concluyó:</p> <p><i>“(…) FENOCO no se encuentra incumpliendo con la obligación de la sustitución de rieles establecida en el Anexo 5 del Pliego de Condiciones, pues tendría plazo de realizar dicha actividad hasta la fecha de reversión de la concesión, que para efectos del presente caso está atada a la terminación de la concesión que se tiene estipulada para el día 2 de marzo de 2030.”</i></p> <p>Este concepto a su vez se respalda en el concepto de la Interventoría Férrea Norte, correspondiente a la unidad de medida No. 2, en el que se concluye que:</p> <p><i>“(…) La restitución de los rieles será de tal manera que, en el momento de la reversión, la totalidad de la línea férrea posea rieles con una vida útil por cada tramo, mínimo o igual a 5 años”</i></p> <p><i>De lo anterior es posible concluir que el plazo para la esta restitución es el de la Concesión.”</i></p>					

Hallazgo	1000-69	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Adicionalmente, se verificó que el Contrato de Concesión establece en la Cláusula 5, que el plazo de la concesión es de treinta (30) años, el cual inició a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio del contrato, firmada el 3 de marzo del 2000.</p> <p>Con lo anterior, el Concesionario se encuentra dentro del plazo para realizar el cambio de rieles, en virtud de que el contrato entraría en etapa de reversión en ocho (8) años. Con esto, se considera que el Concesionario no está incurriendo en un presunto incumplimiento contractual. Por lo tanto, no se presenta la causa del hecho del hallazgo, y el plan de mejoramiento se declara efectivo.</p>			
Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 10 de marzo de 2022			
Foto 9. Estación Santa Rosa PK 857+000		Foto 10. Sector Algarroa PK 832+200	
			
Se evidenció que se presenta una transición de riel de 115 Lb/Yarda a riel de 90 Lb/Yarda		Se evidenció que se tienen instalados rieles de 115 Lb/Yarda	
Foto 11. Sector de Ciénaga		Foto 12. Sector de Ciénaga	

Hallazgo	1000-69	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
			
Se evidenció que, en el sector de Ciénaga, donde se presenta la problemática de la invasión preexistente, se tienen rieles de 75 Lb/Yarda		Se evidenció que, en el sector de Ciénaga, donde se presenta la problemática de la invasión preexistente, se tienen rieles de 75 Lb/Yarda	

3.1.5 Hallazgo 1001-70

Hallazgo	1001-70	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo 70. Conservación de Vía Férrea. (A y D) Las obligaciones asumidas por el Concesionario, entre otras, las consignadas en el Pliego de Condiciones, establecidas en el Volumen I. Numeral 3.1. obligaciones asumidas por el concesionario como contraprestación por la concesión de infraestructura (numeral 3.5.2 Conservación de la infraestructura de transporte férreo), en el Volumen II, Anexo 5 - Especificaciones Mínimas de la Infraestructura rehabilitada y su conservación y reversión		
Plan de Mejoramiento	1. Informe al Concesionario 2. Informe de Interventoría 3. Manual de Interventoría y Supervisión		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Se observa inadecuada disposición y deficiente estado de las señales provisionales de obra. Se identificó incumplimiento de las obligaciones del Concesionario de conservar todos los bienes muebles e inmuebles entregados en concesión. Lo anterior. Presuntamente contraviene el artículo 5° numeral 2 de la Ley 80 de 1993."		
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición o modificación del fundamento normativo

Hallazgo	1001-70	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Análisis de efectividad			
<p>Adicional al cumplimiento del plan de mejoramiento, se debe tener en cuenta que la etapa de construcción, rehabilitación – reconstrucción, etapa donde se usaban las señales provisionales, la cual tenía un tiempo de duración de cinco (5) años, culminó en el 2010, iniciando la etapa de operación, conservación y mantenimiento. En la etapa de operación, conservación y mantenimiento del proyecto no se cuenta con la obligación de señales provisionales de obra. Lo anterior, evidencia la desaparición de la causa por modificación del fundamento normativo.</p>			

3.1.6 Hallazgo 1002-71

Hallazgo	1002-71	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo71. Carro Registrador de Vía. (A) En la Propuesta Técnica del Concesionario, numeral 3 "CONSERVACIÓN DE LA RED ATLÁNTICA, numeral 3.2 CONSERVACIÓN SISTEMÁTICA. Se establece ... (...) ...En visita de Inspección efectuada en mayo de 2015 por la CGR, el carro registrador de vía (DRESINA) se encontraba fuera de servicio en el Taller de Santa Marta, para reparación y de acuerdo con los Informes de la Interventoría, no se han realizado mediciones de parámetros de vía con el carro registrador desde mayo de 2014, que permitan hacer el comparativo para determinar el cumplimiento de la calidad de los mantenimientos y atención de los puntos críticos e intervenciones señaladas en lo correspondiente a nivelación y alineación de la vía férrea, más aún cuando el Informe de Interventoría No. 24 se menciona que entre los Tramos de vía del Km 723+138 al 745+750, Sector Chiriguana - La Loma y del Km 936+657 al 968+713, sector de Puertos - Santa Marta, "...presentan desnivelación y alabeos constantes a lo largo de la red férrea y que se debe realizar la corrección de trocha con la instalación de calzos", y confirmadas estas deficiencias en el recorrido efectuado en carromotor en la visita realizada por la CGR.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Plan de contingencias 2. Informe del Concesionario 3. Informe de Interventoría 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Lo anterior denota que no se están utilizando los equipos de mayor precisión para la revisión de parámetros de vía que le permitan hacer el control y seguimiento al cumplimiento de las especificaciones técnicas de la vía "</p>		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	Si
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad			
<p>En la visita en campo realizada por la Oficina de Control Interno en marzo de 2022 se evidenció que el carro registrador de vía se encontraba operando en el tramo Bosconia – Chiriguana del corredor férreo. Dicho tramo no se alcanzó a recorrer en la visita de campo por parte de la OCI, sin embargo, la Interventoría Consorcio Férreo PAA allegó a esta Oficina registro fotográfico de la maquina estacionada en los talleres de Fenoco y en operación en la vía. Por lo anterior, en virtud de las acciones de mejoramiento cumplidas y de la información suministrada por la Interventoría, se concluye que la causa del hallazgo se encuentra superada, pues el carro registrador de vía (dresina) se encuentra operativo. Asimismo, durante la visita se evidenció que se realiza mensualmente mantenimiento a la máquina, el cual es reportado por la Interventoría a la ANI.</p>			
Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 9, 10 y 11 de marzo de 2022			

Hallazgo	2002-71	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Foto 13. Oficinas de FENOCO - Taller		Foto 14. Oficinas de FENOCO – Taller	
			
Fotografía allegada por la Interventoría Consorcio Férreo PAA donde se muestra el carro registrador (dresina) parqueado en los talleres de Fenoco.		Fotografía allegada por la Interventoría Consorcio Férreo PAA donde se muestra el carro registrador (dresina) parqueado en los talleres de Fenoco.	
Foto 15. Carro registrador de Vía en tramo Bosconia - Chiriguana		Foto 16. Carro registrador de Vía en tramo Bosconia – Chiriguana	
			
Fotografía allegada por la Interventoría Consorcio Férreo PAA donde se muestra el carro registrador (dresina) en operación en el corredor Férreo.		Fotografía allegada por la Interventoría Consorcio Férreo PAA donde se muestra el carro registrador (dresina) en operación en el corredor Férreo.	

3.1.7 Hallazgo 1004-73

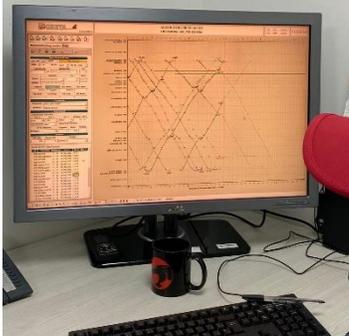
Hallazgo	1004-73	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 73. Asistentes Técnico Constructivo y Operativo. (A y D) En el numeral 2.6.3 del Pliego de Condiciones de la Licitación para la Concesión de la Red Férrea del Atlántico se establece: "Compromiso de Asistencia Técnica, Para que sea tenida en cuenta la experiencia que un proponente quiera acreditar a través de un asistente técnico, conforme el numeral 2.4 del presente pliego, deberá presentarse debidamente suscrito entre el proponente y el asistente técnico respectivo un contrato de asistencia técnica, siguiendo la minuta contenida en la PROFORMA 7 que se encuentra en el volumen de anexos y proformas que acompaña este pliego de condiciones; dichos compromisos serán requisitos necesarios para que la experiencia pueda tenerse en cuenta y se considere acreditada en el evaluación de la propuesta. (...) Teniendo en cuenta las fechas determinadas por la Interventoría para la terminación de estos</p>		

Hallazgo	1004-73			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	contratos no corresponden con las fechas mediante las cuales la ANI ordeno la devolución de las garantías de dichos contratos				
Plan de Mejoramiento	1. Concepto jurídico de Interventoría 2. Manual de Interventoría y Supervisión				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Lo anterior indica que a la fecha aún existen actividades que requieren de la asistencia necesaria al concesionario, para garantizar que cuente con el apoyo técnico en materia de construcción, rehabilitación - reconstrucción y conservación de la infraestructura de transporte férreo y de material rodante, y así asegurar la culminación exitosa de las actividades a cargo del concesionario, debido a deficiencias en el seguimiento y control administrativo de los términos de devolución de garantía, lo cual compromete la Indemnidad de la ANI, frente a las responsabilidades del asistente técnicos, situación que presuntamente contraviene el principio de Economía de la Función Administrativa, del artículo 209 de la Constitución Política y el artículo 24 de la Ley 80 de 1993 y lo contemplado en el Contrato de Concesión."				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición o modificación del fundamento normativo
Análisis de efectividad					
Adicional al cumplimiento del plan de mejoramiento, se debe tener en cuenta que la etapa de construcción, rehabilitación – reconstrucción, etapa donde se tenía contemplada la obligación del asistente técnico, constructivo y operativo, la cual tenía un tiempo de duración de cinco (5) años, culminó en el 2010, iniciando la etapa de operación, conservación y mantenimiento. En la etapa de operación, conservación y mantenimiento del proyecto no se cuenta con la obligación de Asistentes Técnico Constructivo y Operativo. Lo anterior, evidencia la desaparición de la causa por modificación del fundamento normativo.					

3.1.8 Hallazgo 1005-74

Hallazgo	1005-74			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo 74. Sistema de Comunicaciones y Control Centralizado de Trenes. (A, D e IP) Se evidencia que no se dio cumplimiento a lo establecido en el Fallo del Tribunal del 11 de junio de 2014, ni lo establecido en la cláusula Segunda del Otrosí 19 al Contrato de Concesión, toda vez que la Interventoría reporta en su Informe del 14 de mayo de 2015 que a dicha fecha, el Concesionario, se encontraba incumpliendo las obligaciones relacionadas con la implementación y puesta en marcha del sistema ITCS, en la medida que dicho sistema, a pesar de encontrarse instalado, no se encuentra en operación				
Plan de Mejoramiento	1. Concepto técnico- financiero de la Interventoría 2. Manual de Interventoría y Supervisión				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Incumplimiento en la puesta en marcha del sistema ITCS"				
Incidencia	Administrativa, disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	Si	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					

Hallazgo	1005-74	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Adicional a la verificación de los soportes que acreditan el cumplimiento del plan de mejoramiento, el 9 de marzo de 2022 se adelantó verificación in situ de la puesta en marcha del sistema ITCS. En la visita en campo realizada por la Oficina de Control Interno, en los talleres e instalaciones de FENOCO, se encontró que el sistema de control de tráfico férreo centralizado - ITCS se encuentra en operación y en funcionamiento. El cual realiza las siguientes funciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un control positivo de la velocidad que genera alertas cuando detecta velocidades anormales y el sistema se encarga de frenar el tren (locomotora) automáticamente, - Emite las rutas y las protege, - Posiciona los cambiavías, - Determina ubicación, velocidad y dirección del tren, - Determina distancias seguras entre trenes, - Detecta la pérdida de integridad del tren y lo frena - Identifica si se desacopla el tren y lo frena - Cuenta con señalización virtual - Cuenta con sistema de respaldo de fibra óptica. <p>Lo anterior, evidencia la desaparición de la causa de hecho y permite declarar la efectividad del plan de mejoramiento.</p>			
Registro fotográfico visita equipo técnico OCI – 9 de marzo de 2022			
Foto 17. Oficinas de FENOCO - ITCS		Foto 18. Oficinas de FENOCO – ITCS	
			
Se evidenció que el sistema cuenta con dos controladores que verifican todo el tiempo el sistema, asimismo, cuenta con un equipo de respaldo, por si se llegara a necesitar.		Se evidenció que el sistema cuenta con dos controladores que verifican todo el tiempo el sistema, asimismo, cuenta con un equipo de respaldo por si se llegara a necesitar.	
Foto 19. Oficinas de FENOCO - ITCS		Foto 20. Oficinas de FENOCO – ITCS	

Hallazgo	1005-74	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
			
<p>Se evidenció que cuentan con equipos adicionales donde se registran los informes de lo que está pasando en la vía férrea.</p>		<p>Se evidenció que con los datos que arroja el sistema, el concesionario hace proyecciones de las rutas de los trenes, en virtud de su velocidad y ruta.</p>	

3.1.9 Hallazgo 1020-89

Hallazgo	1020-89	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Pasos a Nivel. (A y D). Se observaron algunos pasos a nivel con deficiencias en la señalización y falta de mantenimiento de los mismos, tal es el caso del paso a nivel de Ciénaga, en el que presenta danos en la placa y falta de pintura de las señales. La Entidad no responde en relación con el Cuadro denominado oficio 2015-300-008230-, denominado "CUADRO RESUMEN VERIFICACIÓN PASOS A NIVEL marzo de 2015", se informa la identificación y el estado de los pasos a nivel y cruces férreos, ni sobre lo observado en el Informe de Interventoría 20154090073902 de diciembre de 2014, páginas 151 a 154.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> Informe del Concesionario Informe de interventoría Manual de Interventoría de Supervisión Informe de Cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Deficiencias en el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario y riesgo de inseguridad en la transitabilidad, tanto de la vía férrea como la vía carretable."</p>		
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	Si
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa
Análisis de efectividad			
<p>El 9 de marzo de 2022 se adelantó verificación in situ del estado de los pasos a nivel. En la visita en campo realizada por la Oficina de Control Interno, se encontró que, el Concesionario ha instalado la señalización de los cruces a nivel y que realiza actividades de mantenimiento, a pesar de que esto no sea una obligación contractual. Lo que certifica la Interventoría Consorcio Férreo PAA mediante el oficio con rad ANI 2022409411832 del 11 de abril de 2022. Citado a continuación:</p>			

Hallazgo	1020-89	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>“En virtud al cumplimiento del plan de movilidad propuesto por el Concesionario para dar cumplimiento a la Resolución 2019 de 2007 del Ministerio del Ambiente, el Concesionario hizo la implementación de la totalidad de señales y dispositivos de seguridad propuestos en los cruces a nivel irregulares. Posteriormente, en el año 2018 en medio de la atención a un Plan de restablecimiento pactado entre el concesionario y la Agencia, se hizo el mantenimiento o reposición de señales que se habían deteriorado o perdido, con lo cual se hizo recuperación de la seguridad en algunos de los cruces donde esta se había deteriorado.</i></p> <p><i>Posteriormente, el Concesionario hace restitución o mantenimiento de dispositivos que se deterioran o que son objeto de vandalismo, pese a que no se ha aceptado por su parte, la obligación contractual de hacerles mantenimiento.</i></p> <p><i>Se hace registro del reemplazo de estos dispositivos en los informes mensuales de interventoría, los cuales están relacionados en el anexo E1 de los informes, siempre que esta labor se ha realizado, lo cual se observa como ejemplo de lo mencionado, en el siguiente cuadro, que presenta lo realizado en este aspecto en los años 2021 y lo corrido de 2022.”</i> (Subrayado y negrilla fuera de texto)</p> <p>Por lo anterior, se considera que el Concesionario y la Interventoría han implementado controles y acciones adicionales a las pactadas contractualmente con el fin de asegurar la transitabilidad, tanto de la vía férrea como la vía carretable, lo que evidencia la desaparición de la causa de hecho del hallazgo y se puede declarar efectivo el plan de mejoramiento.</p>			
<p>Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 10 y 11 de marzo de 2022</p>			
Foto 21. Sector de Ciénaga (paso irregular)		Foto 22. Sector de Algarroa (Paso irregular)	
			
Se evidenció que se instaló señalización de acuerdo con la clasificación en virtud del tráfico, no obstante, no se realiza mantenimiento.		Se evidenció que se instaló señalización de acuerdo con la clasificación en virtud del tráfico, no obstante, no se realiza mantenimiento.	
Foto 23. Paso Nivel regula en el sector de Pueblo Viejo		Foto 24. Sector SENA (Paso irregular)	

Hallazgo	1020-89	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
			
Se evidenció que están instaladas las señales en este paso y aquí si realizan mantenimiento, pues este es regulado.		Se evidenció que las señales de cruce están vandalizadas en este sector.	

3.2 Área Metropolitana de Cúcuta

3.2.1 Hallazgo 345-10

Hallazgo	345-10	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Obligaciones Contractuales y Solicitudes de la Comunidad – Concesión AMC. La comunidad presenta inconformidades al proyecto de concesión vial, generadas por incumplimiento de las obligaciones contractuales del concesionario y debilidades en el seguimiento y control por parte del INCO, las cuales no han sido resueltas y se refiere a: la cesión de los derechos de recaudo, las condiciones económicas y financieras necesarias para la ejecución total de una calzada en el tramo No. 8 (anillo vial occidental), deficiencias en la gestión predial, en el mantenimiento, entre otras.		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> Informe Concesionario e Interventoría Informe Integral de Supervisión gestiones Tres (3) oficios dirigidos al Tribunal Superior de Norte de Santander, al Juzgado 5 Civil del Circuito de Cúcuta y a la Alcaldía del Municipio de Cúcuta. Una (1) Acción de Tutela. Ley de Infraestructura Contrato estándar 4G 		

Hallazgo	345-10			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	6. Informe de cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Deficiencias en el seguimiento y control de proyecto."				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho y del fundamento normativo.
Análisis de efectividad					
<p>El fundamento normativo del hallazgo ha desaparecido o se ha modificado, ya que se evidenció que, a partir de un Acuerdo Conciliatorio celebrado entre la ANI y la Concesionaria San Simón, sometido a un tribunal de arbitramento en 2019, se acordó terminar el contrato de concesión.</p> <p>Asimismo, la gestión realizada por parte de la Supervisión y en conjunto con las Entidades involucradas permitió la entrega de los predios el 05 de julio de 2016 para la construcción de la totalidad de la calzada en el tramo N. 8 (Anillo Vial occidental del proyecto), lo que evidencia la desaparición de la causa.</p>					

3.3 Girardot – Ibagué - Cajamarca

3.3.1 Hallazgo 412-65

Hallazgo	412-65			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Conforme los resultados de Índice de Estado realizado para el segundo semestre de 2010, entregado en abril de 2011, por parte de la Interventoría al INCO, el trayecto 5 (Variante Chicoral) posee sus parámetros dentro del rango de calificación BUENO, excepto por el parámetro de fisuras y grietas, el cual por su valor se clasifica como MALO, no obstante, que dicho trayecto lleva funcionando apenas desde septiembre de 2010.				
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Carpeta con documentos 2. Oficio de requerimiento al Concesionario 3. Oficio de solicitud de disminución suscrito por la Interventoría a la Fiducia. 4. Informe de la Interventoría verificando las actividades del concesionario correspondientes a mejorar y cumplir el índice de estado 5. Inicio proceso amigable componedor 6. Manual de Supervisión e Interventoría 7. GEJU-P-003 Imposición de multas y sanciones 8. Certificación de fiducia - disminución 9. Pronunciamiento fallo amigable componedor 10. Informe de cierre 				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Lo que refleja deficiencias en la calidad de la carpeta asfáltica instalada"				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición o modificación del fundamento normativo.
Análisis de efectividad					

Hallazgo	412-65	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>La causa del hallazgo la describe la CGR de la siguiente manera: "Lo que refleja deficiencias en la calidad de la carpeta asfáltica instalada", para lo cual la Entidad planteó un plan de mejoramiento con acciones correctivas y preventivas, el cual se encuentra cumplido.</p> <p>En el análisis de efectividad del plan de mejoramiento se evidenció que, se realizaron las acciones correctivas, que derivaron en un proceso de disminución para el Concesionario, situación que se llevó a un panel de amigable composición, cuya decisión fue pactar el otrosí N. 12 al contrato de concesión. Con estas acciones se eliminó la causa del hallazgo por modificación normativa y/o contractual.</p> <p>Con esta modificación contractual, mediante Rad ANI 20174090613322 la Interventoría informa el cumplimiento de lo establecido en el Apéndice B, "especificaciones técnicas de operación, mantenimiento y servicios al usuario" del contrato de concesión N. 007 de 2007.</p> <p>Respecto a las unidades de medida preventivas, se tienen lineamientos al interior de la Entidad orientados a la gestión de supervisión de un contrato de concesión y de procedimientos internos cuando se evidencia un incumplimiento. Se considera que este tipo de medidas contribuyen a gestionar de manera oportuna situaciones similares a la alertada por la Contraloría General de la República.</p>			

3.4 Fontibón – Facatativá – Los Alpes

3.4.1 Hallazgo 583-159

Hallazgo	583-159	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 159. Administrativo y Fiscal – Equilibrio Económico del Contrato de Concesión por Desplazamiento de la Etapa de Operación en la Ingeniería Financiera de la Fase I. Se observa que la Etapa de Operación de la Fase I no inició su ejecución en abril de 2003 como se proyectó en la ingeniería financiera del modificatorio suscrito el 28 de septiembre de 2001, sino que empezó en marzo de 2004, con lo que se desplazaron en el tiempo los ítems: Mantenimiento de la Carretera y la Operación y Recaudo, rompiendo la ecuación contractual, debido a que al correr esas obras en el tiempo se genera un desequilibrio en contra de los intereses del Estado, y a favor del contratista en cuantía de \$712 millones a pesos de 1994, teniendo en cuenta que estos costos se realizan en un tiempo posterior al pactado y ello representa un ahorro al contratista, con lo cual se ocasiona un presunto detrimento al patrimonio del Estado en cuantía de \$2.972 millones a pesos de 2011.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Concepto jurídico 2. Contrato estándar 4G 3. Concepto a la interventoría (Bajo el alcance señalado por el Dr. Carlos Medellín) 4. Análisis financiero del posible desplazamiento 5. Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Debilidades en su etapa de planeación, lo que originó problemas con la comunidad afectada por el proyecto, y ello conllevó a que la construcción que estaba programada para iniciarse 6 meses después de la suscripción del contrato empezara solo hasta en octubre de 2001."</p>		
Incidencia	Administrativa y fiscal	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad			

Hallazgo	583-159	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Según se sustenta en el plan de mejoramiento, y poniendo bajo referente la unidad de medida No. 3, no se presentó un desequilibrio por el desplazamiento del inicio de la etapa de operación, debido a que, de la misma forma en que esta se aplazó, también se postergó la terminación del proyecto por el mismo lapso.</p> <p>Asimismo, a través del plan de mejoramiento se evidencia que la ANI ha aplicado medidas preventivas que recogen las lecciones aprendidas de contratos que no fueron estructurados por la Entidad para así evitar hallazgos de este tipo, lo que se refleja en el contrato estándar de concesión del programa de 4G. Se debe tener en cuenta que el proyecto Fontibón – Facatativá – Los Alpes hace parte de la primera generación de concesiones viales de Colombia.</p>			

3.5 Malla vial del Valle del Cauca y Cauca

3.5.1 Hallazgo 779-9

Hallazgo	779-9	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Avance de obra Contrato Adicional 13 Se observa atraso en la ejecución de las obras del tramo 7, de acuerdo a lo programado por el concesionario en el modelo marginal del adicional, donde al mes 44 de ejecución (que corresponde al mes de diciembre de 2012 puesto que el inicio de las obras fue el 26/04/2009) debería llevar un avance de la inversión del 75.83%, sin embargo, y de acuerdo con el informe de interventoría a esa fecha el avance de la inversión fue del 44.84%, lo anterior, estaría generando un posible desequilibrio de la ecuación contractual en contra de los intereses del Estado, al reconocer un mayor valor de la inversión realizada dado el valor del dinero en el tiempo, ocasionando un presunto detrimento al patrimonio del estado y a favor del concesionario.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Demanda Arbitral (Pretensiones 3,4 y 5) 2. Contrato Estándar 4G 3. Manual de supervisión e Interventoría 4. Manual de Contratación 5. Laudo Arbitral de 25 de noviembre de 2016 6. Concepto de Defensa Judicial acerca de los efectos del Laudo 7. Informe mensual de interventoría 8. Informe de avance y adopción de medidas para la atención de emergencia y mitigación de riesgos 9. Informe de la alternativa contractual 10. Informe de Cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "La Contraloría estimó que el presunto detrimento que se generaría ascendería en cuantía aproximada de \$11.075,22 millones de pesos a diciembre de 1997 (equivalentes a \$27.694,50 millones a 31 de diciembre de 2012), sin embargo, la Entidad en su respuesta manifestó que al realizar la evaluación del hecho evidenciado, y considerando a su vez la inversión del otrosí No. 02 de 2008 del mencionado contrato adicional, el valor asciende a "\$34.920 millones de pesos de diciembre de 1997 (incluyendo el valor del dinero en el tiempo a una tasa del 7.16%) que indexados a junio de 2013 sería de \$88.611 millones de pesos". Haciendo claridad que se trata de un ejercicio borrador y continuará realizando ejercicio más ajustado a la realidad en cuanto al valor de la inversión en cada sector del tramo 7."</p>		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición o modificación del fundamento normativo.
Análisis de efectividad			

Hallazgo	779-9	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Las causas normativas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado, ya que, el contrato Adicional No. 13 al contrato de concesión No. 005 de 1999 se declaró nulo como consecuencia del laudo arbitral del 25 de noviembre de 2016, derivado del tribunal arbitral de la ANI contra la Unión Temporal Desarrollo Vial del Valle del Cauca y Cauca, solicitado por la Entidad el 28 de noviembre de 2013 por el modelo económico de dicho adicional.</p> <p>Asimismo, en la revisión de efectividad del plan de mejoramiento, se evidenció que al interior de la ANI se implementaron acciones de mejora preventivas para evitar hallazgos de este tipo en los proyectos estructurados y administrados por la Entidad, como el modelo del Contrato Estándar 4G, el Manual de supervisión e Interventoría y el Manual de Contratación. Estas acciones buscan la estructuración de nuevos contratos de APP teniendo en cuenta las lecciones aprendidas de las diferentes generaciones de concesiones, asimismo, con los manuales se implementan controles adicionales que reducen la probabilidad de repetición de la causa del hallazgo en proyectos administrados por la ANI.</p>			

3.5.2 Hallazgo 783-13

Hallazgo	783-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Compromisos con las Comunidades Afrodescendientes en Consulta Previa En el Informe de Fiducia correspondiente a noviembre de 2012 (anexo 9) de la Fiduciaria de Occidente S. A. Fideicomiso 34405 Malla Vial Valle del Cauca y Cauca – Cuentas por pagar Diversas, se observaron recursos sin ejecutar acumulados por \$423 millones, recaudados desde el 20 de septiembre al 14 de octubre de 2000 en el Peaje de Villarrica, cuya destinación es la ejecución de obras solicitadas por las comunidades Afro descendientes de Puerto Tejada, Santander de Quilichao y Villarrica, de acuerdo con el Acta de Protocolización de Consulta Previa suscrita como requisito, en cumplimiento de la Ley 99 de 1993 en el marco del trámite y obtención de la Licencia Ambiental del proyecto.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Suscripción del nuevo Convenio entre el Municipio de Santander de Quilichao y ANI. 2. Convenio con Puerto Tejada 3. Convenio con Villa Rica 4. Manual de interventoría y supervisión 5. Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Lo anterior, evidencia un presunto incumplimiento por parte del Concesionario del proyecto Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca, de los compromisos y obligaciones adquiridos con las respectivas comunidades, en aspectos tales como la realización de adecuación, mantenimiento e iluminación de vías alternas y mejoramiento paisajístico, al tener dichos recursos ociosos por un período aproximado de 12 años sin cumplir con su finalidad y a la fecha sin obtener los beneficios sociales para los que fueron previstos"</p>		
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa y desaparición o modificación del fundamento normativo.
Análisis de efectividad			
<p>Desaparición de la causa de hecho: Las acciones de mejora demuestran que las causas del hallazgo ha(n) desaparecido, pues se evidencia la suscripción de tres (3) convenios interadministrativos con las comunidades. Uno entre la comunidad del Municipio de Santander y Quilichao y la ANI, suscrito en septiembre de 2020, otro entre la comunidad del Municipio de Puerto Tejada y el INCO, suscrito en febrero de 2005, y un convenio entre la comunidad del Municipio Villa Rica y el INCO, de 2005. Con lo anterior se evidencia la desaparición de la causa del hecho con relación al incumplimiento por</p>			

Hallazgo	783-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>parte del Concesionario del proyecto Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca, de los compromisos y obligaciones adquiridos con las respectivas comunidades.</p> <p>Desaparición o modificación del fundamento normativo: Se considera que las causas normativas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado, ya que, a través de la Resolución No. 20205000005505 del 28 de abril de 2020 la Agencia Nacional de Infraestructura liquida unilateralmente el Contrato de Concesión No.005 de 1999 sus adicionales y otrosíes.</p> <p>Por otra parte, se evidenció dentro del plan de mejoramiento una acción preventiva, como lo es el Manual de Supervisión e Interventoría, que promueve e incrementa los controles con relación a la supervisión de contratos de concesión administrados por la ANI, lo que fomenta la implementación de controles adicionales que reduzcan la probabilidad de repetición de la causa del hallazgo.</p>			

3.5.3 Hallazgo 795-25

Hallazgo	795-25	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Impacto en la Adquisición de Predios en el Desarrollo de Obras La falta de oportunidad en la adquisición de algunos predios ha generado demoras para la finalización de algunas obras Así mismo, un factor que ha impactado notablemente, en la dinámica de la gestión predial lo ha constituido los procesos de expropiación judicial, ya que se han presentado variaciones significativas entre el avalúo inicial y el avalúo ordenado por el Juez toda vez que el monto total del valor del avalúo comercial (Ofertado por la Entidad) es del orden de \$3.917</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe Jurídico que dé cuenta del adelanto de las actuaciones judiciales surtidas en los procesos Judiciales 2. Informe del estado del proceso penal (Defensa Judicial) 3. Acta de Reversión del proyecto malla vial valle del cauca y Cauca UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 4. Ley de 1682 2013 (Reconocimiento de Daño Emergente y Lucro Cesante) 5. Procedimientos - Adquisición predial - GCSP-P-010 - Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025 6. Protocolos de Avalúo 7. Modelo Estándar Contrato Última Generación INFORME DE CIERRE 8. Informe de cierre</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "La situación anterior conlleva a que en la actualidad haya acciones judiciales contra los incrementos desproporcionados en el valor de algunos avalúos, por parte de la Agencia, al igual que una situación deficitaria en dicha materia, la cual asciende aproximadamente \$27.000 millones, cifra que también incluye procesos de enajenación voluntaria."</p>		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición o modificación del fundamento normativo.

Hallazgo	795-25	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Análisis de efectividad			
<p>Las causas normativas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado, ya que, el proyecto se encuentra revertido a el Estado a partir del 01/11/2018 (con la suscripción del Acta de reversión del 01/11/2018 de la infraestructura del proyecto MVVCC de la ANI al INVIAS). También, a través de la Resolución No. 20205000005505 del 28 de abril de 2020 la Agencia Nacional de Infraestructura liquidó unilateralmente el Contrato de Concesión No.005 de 1999 sus adicionales y otrosíes.</p> <p>Asimismo, se evidenció que el plan de mejoramiento cuenta con acciones preventivas como lo son: la Ley de 1682 2013 (Reconocimiento de Daño Emergente y Lucro Cesante), Procedimientos de: Adquisición predial - GCSP-P-010, Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025, Protocolos de Avalúo, Modelo Estándar Contrato Última Generación las cuales garantizan mayores controles para el desarrollo de la adquisición predial.</p> <p>Se considera que estas acciones preventivas garantizan la estructuración de nuevos contratos a ser administrados por la ANI en virtud de las lecciones aprendidas de las generaciones de concesiones antiguas, asimismo, con los procedimientos y protocolos se asegura la implementación de controles adicionales que reduzcan la probabilidad de repetición de la causa del hallazgo en los proyectos en ejecución.</p>			

3.6 Bogotá – Villavicencio (1G)

3.6.1 Hallazgo 748-1

Hallazgo	748-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>HECHO No 1- RECURSOS ASIGNADOS PARA LA ADQUISICIÓN PREDIAL Con relación a los recursos destinados (anexo 12) para la compra y compensaciones sociales dentro del contexto predial, se estableció que se presentó una deficiente estimación de éstos, ya que al comparar el valor estimado frente a lo requerido se presentan para cada uno de los tramos variaciones significativas siendo el 4, 3 y 1, los de mayor impacto.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contrato del Estructurador 2. Modelo Contrato Estándar 5G 3. Procedimientos <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así:</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Ahora bien, respecto a los factores incidentes en dicho incremento están: • Incremento de las áreas, ya que para el tramo 3, correspondió al orden de 356.432 m², y para el tramo 3A de 81.065 m² • Compra de franjas adicionales debido a que se constituyen áreas que con base a lo normado a nivel municipal no son desarrollables. • Incremento del presupuesto estimado en el tema de compensaciones sociales, tema regulado a través de la Resolución 545 de 2008." 		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa y modificación del fundamento normativo.
Análisis de efectividad			

Hallazgo	748-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Se considera que el fundamento normativo del hallazgo se ha modificado ya que el contrato de concesión No. 444 de 1994 corresponde a la primera generación (1G) de concesiones, del que se han venido surtiendo reversiones de los bienes al Estado. Al ser un contrato 1G, no fue estructurado por la ANI; por lo tanto, como se demuestra en las unidades de medida preventivas, la ANI busca evitar que este tipo de situaciones se repita con los contratos que se estructuran en la Entidad. Por ejemplo, se evidencia que en el modelo de contrato estándar del programa de quinta generación (5G) se implementan mayores controles para el manejo y seguimiento de los recursos para la adquisición predial, asimismo, se trasladan riesgos como los sobrecostos asociados a las modificaciones de diseño que se realicen fuera de la franja declarada como utilidad pública del proyecto, especificando que estos deben ser asumidos por el privado.</p>			

3.6.2 Hallazgo 800-30

Hallazgo	800-30	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Intereses Corrientes y Moratorios en Pago del Laudo Arbitral del 14-06-2007 - Contrato de Concesión 444/1994</p> <p>En la Resolución 863 del 14 de diciembre de 2012, por medio de la cual, en el marco del proceso ejecutivo 2011-00452 del Juzgado 24 Civil del Circuito de Bogotá, se ordenó el pago de las condenas contenidas en el Laudo Arbitral del 14 de junio de 2007 que quedó ejecutoriado el 21 de junio de 2007, la Agencia Nacional de Infraestructura, reconoció a favor del concesionario \$17.470.8 millones, con recursos del Presupuesto General de la Nación, pagados el 21 de diciembre de 2012, conforme lo señala la orden de pago presupuestal 588062112 del SIF Nación, de los cuales \$318.6 millones corresponden a interés corrientes calculados del 21 de junio al 3 de agosto de 2007, y \$1.578.2 millones corresponden a intereses moratorios calculados del 4 de agosto al 20 de diciembre de 2007</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Documento de anteproyecto de presupuesto 2. Información de Marco de Gasto de Mediano Plazo propuesto por la entidad 3. Circular Externa MHCP programación anteproyecto de Presupuesto 4. Manual de supervisión e interventoría 5. Procedimientos para la elaboración de anteproyectos 6. Procedimiento para el reconocimiento de deudas 7. Contrato Estándar 4G 8. Recopilación de antecedentes de la gestión de los recursos para la gestión del pago por parte de la gerencia de Planeación. 9. Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Al presentarse incertidumbre por no contar con la totalidad del material probatorio respecto de algunos elementos del presunto detrimento al patrimonio del Estado, tales como la determinación de los presuntos responsables y la culpa o dolo, de conformidad con el artículo 39 de la Ley 610 de 2000, se determinará la posibilidad de iniciar una Indagación Preliminar u otra Actuación de Control Fiscal."</p>		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad			
<p>Se evidencia el cumplimiento de todas las unidades de medida para atacar la causa del hallazgo y adicionalmente, se observan todas y cada una de las gestiones de la entidad conducentes a obtener la aprobación de los recursos para el</p>			

Hallazgo	800-30	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>pago de las deudas del proyecto, en dónde se le solicitó al Departamento Nacional de Planeación y al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la asignación de los recursos necesarios para la cancelación de la misma.</p> <p>El hallazgo se da con base al fallo del laudo arbitral del 14 de junio de 2007, en dónde el juzgado 24 Civil del Circuito de Bogotá, ordenó a la ANI el pago de las condenas contenidas en el laudo, la entidad para pagar estos recursos al concesionario debió iniciar los trámites relacionados con la consecución de los recursos ante DNP y MHCP, y en su defecto de los intereses que se hayan generado durante el tiempo que la entidad estuvo gestionando la consecución de dichos recursos para poder pagar la deuda.</p> <p>En las unidades de medida se evidencia, el paso a paso que realizó la entidad para la solicitud de estos recursos y su posterior pago como se observa en la Resolución No. 863 del 14 de diciembre de 2012, y de esta manera la ANI cumplió con lo ordenado por el Juzgado 24 Civil del Circuito de Bogotá, acatando el fallo del laudo y a renglón seguido desapareciendo la causa que dio origen al hallazgo.</p>			

3.7 Puerto Drummond

3.7.1 Hallazgo 756-1

Hallazgo	756-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>1. Hecho Presuntamente Irregular N° 1, Administrativo, Disciplinario y Fiscal – Contraprestación Aplicada a Puerto Drummond.</p> <p>La contraprestación portuaria calculada para el Contrato N°002 del 21 de diciembre de 1992 y del Otrósí N°002 del 21 de abril de 1994, no fue ajustada de acuerdo con los cambios en las condiciones en que se le aprobó la concesión portuaria, efectuada al ampliar la extensión de los muelles de cargue de barcazas en 439.2 metros y el de embarcaciones menores en 18 metros, muelles utilizados desde los años 1995 y 1996 respectivamente, y hasta la fecha en forma permanente y exclusiva por el Concesionario, lo cual ha generado un presunto daño patrimonial al Estado por \$73.200 millones cifra que indexada a 31 de diciembre de 2012 asciende a \$113.988.3 millones, que corresponde a la suma dejada de cancelar por el Concesionario por las anualidades desde el 15 de julio de 1995 hasta el 15 de julio de 2012.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Oficio a SPT 2. Oficio a DIMAR 3. Informe Técnico. 4. Informe Financiero. 5. Informe Jurídico. 6. Tomar las acciones pertinentes derivadas del Concepto Jurídico 7. Procedimiento Modificación de Contratos de Concesión. 8. Manual de interventoría y Supervisión Código GCSP -M-0002, desde el momento de la solicitud de concesión y la solicitud de modificación del contrato de concesión. 9. Manual de contratación 10. Resolución 959 - Bitácora de proyecto 11. Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Lo anterior, en violación a lo consagrado en el artículo 17 de la Ley 1 de 1991, que faculta a la administración para variar la contraprestación, cuando se realice cualquier cambio en las condiciones de la concesión. La determinación de variar o no la contraprestación frente a una solicitud presentada por el concesionario con la cual se cambian las condiciones, no puede ser</p>		

Hallazgo	756-1			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	<p>simplemente discrecional, sino que debe estar plenamente justificada con la evaluación que se realice a la petición.</p> <p>Descripción Muelle N° 1: El muelle para cargue de barcazas con una longitud de 589,2 mts, tenía una longitud de 150 mts de acuerdo con la cláusula cuarta del Contrato N° 002/92 y de conformidad con la información reportada por la Agencia Nacional de Infraestructura tiene a noviembre de 2012 una longitud de 589.2 mts, este muelle ha sido utilizado desde el año 1995 con el inicio de la operación de exportación de carbón. Con base en esta información se observa que el muelle fue ampliado en una longitud de 439,2 mts.</p> <p>Descripción Muelle N° 2: El Muelle Auxiliar de Embarcaciones Menores con una longitud de 50 mts, de acuerdo con la cláusula cuarta del Contrato N° 002/92 tenía una longitud de 32 Mts y de conformidad con la información reportada por la Agencia Nacional de Infraestructura tiene a noviembre de 2012 una longitud de 50 mts , este muelle ha sido utilizado desde el año 1996 para proporcionar instalaciones auxiliares, dar cabida a barcazas de servicio y para desembarque de la tripulación, servicios a las grúas flotantes, suministro de agua de limpieza, atraque de barcazas, entre otras. Con base en esta información se observa que el muelle fue ampliado en una longitud de 18 mts.</p> <p>"</p>				
Incidencia	Administrativa, disciplinaria y fiscal.	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
<p>Según el PMI la causa del hallazgo es que se ha dejado de percibir una parte de la contraprestación en virtud de una presunta ampliación de una longitud de 18 metros correspondiente a la pasarela para dar servicio a las barcazas de servicio y desembarque de tripulación.</p> <p>En la verificación de efectividad del plan de mejoramiento, se evidenció que la Superintendencia de Transporte emitió un concepto con relación a la metodología de la contraprestación establecida en la Resolución 040 de 1992 y 1152 de 1993 en la cual la Superintendencia de Transporte se acoge plenamente a lo establecido en el documento CONPES 2550 de 1991 cuya metodología era de profundidad y línea de playa.</p> <p>Conforme a lo anterior, en el concepto jurídico con radicado ANI 2014705077523 del 29 de agosto de 2014 se describe que, en virtud de la metodología de línea de playa, la longitud de infraestructura construida mar adentro en frente de playa otorgado en concesión, no puede sumarse a la longitud de dicho frente de playa para efecto del cálculo de la contraprestación conforme a la metodología vigente para la suscripción de este contrato de concesión portuaria. Por lo tanto, en el concepto jurídico se concluye que <i>"(...) no se considera procedente efectuar un nuevo cálculo de contraprestación con parámetros diferentes a los que la norma establecía para este efecto"</i></p> <p>Por otra parte, en el plan de mejoramiento se plantearon medidas de mejora preventivas como el procedimiento de modificaciones contractuales y manual de contratación, entre otros, lo que genera lineamientos al interior de la Entidad para que una modificación contractual cuente con todos los análisis y soportes necesarios para su suscripción. Se considera que este tipo de acciones contribuyen a evitar hallazgos de la Contraloría General de la República con relación a modificaciones en contratos de concesión.</p> <p>Finalmente, para la estructuración de proyectos portuarios nuevos, la metodología para el cálculo de la contraprestación se realiza en virtud de los lineamientos del CONPES 3744 de 2013, según el cual la contraprestación se encuentra en función de la movilización de carga, remplazando a la metodología del CONPES 2550 de 1991, de línea de playa.</p>					

3.8 Sociedad C.I PRODECO

3.8.1 Hallazgo 823-10

Hallazgo	823-10			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Indicadores de Gestión. Dentro de las funciones que corresponde ejercer a la Agencia Nacional de Infraestructura, no se realiza una supervisión y evaluación sobre los indicadores que reflejan el comportamiento de los niveles de prestación del servicio portuario, lo cual permitiría entre otros, tener control adecuado sobre una situación dada, retroalimentar el proceso de operación y monitorear el avance de la ejecución de cada uno de los proyectos; denotándose incumplimiento en lo señalado en el Numeral 11.5 del Artículo 11 del Decreto 1800 de 1993				
Plan de Mejoramiento	1. Resolución de creación de comité interinstitucional de seguimiento portuario 2. Oficio al Ministerio de traslado por no competencia 3. Concepto jurídico sobre alcance de las competencias de la ANI frente a la medición de los indicadores de gestión versus la Superintendencia de Puertos y Transporte 4. Reportes de medición de los indicadores definidos según el alcance de competencia de la ANI				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Denota incumplimiento con las funciones asignadas a la Agencia Nacional de Infraestructura como administrador del Contrato de Concesión y las normas citadas."				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad Se evidencia la desaparición de la causa ya que la Entidad implementó como acción preventiva la creación del comité interinstitucional de seguimiento portuario con el fin de trabajar juntamente con la Superintendencia de Transporte, pues está tiene como obligación cumplir con las funciones de inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio portuario, así como, la evaluación de la gestión financiera, técnica y administrativa, calidad del servicio y sanción de un concesionario portuario, en caso de ser procedente. Con relación a los indicadores, lo descrito demuestra que la Superintendencia de Transporte supervisa y evalúa lo referente al comportamiento de los niveles de prestación del servicio portuario, por su parte, la Agencia Nacional de Infraestructura realiza el seguimiento a lo relacionado con contraprestación portuaria (GCSP-I-017) y plan de inversiones portuarias (GCSP-I-018). El seguimiento de la contraprestación portuaria se realiza anual y el seguimiento al plan de inversiones es permanente por parte de la Entidad. Por otra parte, se debe tener en cuenta que la ANI tiene como función el control y la vigilancia de la ejecución del contrato estatal y su objeto principal es garantizar que el objeto contratado se cumpla de manera idónea y oportuna. Con lo anterior, la Entidad asegura la implementación de controles adicionales que reduzcan la probabilidad de repetición de la causa del hallazgo.					

3.9 Sociedad Portuaria Río Cordoba

3.9.1 Hallazgo 829-3

Hallazgo	829-3			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Espacio Público.				

Hallazgo	829-3			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	En el proceso de la Actuación Especial de Fiscalización se evidenció una conducta que generó un detrimento patrimonial, toda vez que el concesionario hace uso de zonas de uso público de 864 metros y no de 150 metros como se estipuló en el contrato 022 de 1998, se generó un presunto detrimento patrimonial que asciende a \$9.441.1 millones a diciembre de 2012.				
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Oficio a SPT 2. Oficio a DIMAR 3. Informe Técnico. 4. Informe Financiero. 5. Informe Jurídico. 6. Informe realizado por el IGAC 7. Informe de cierre 				
Causa del hallazgo	No registra en el PMI				
Incidencia	Administrativa y fiscal	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición o modificación del fundamento normativo
Análisis de efectividad					
Adicional a la verificación de la documentación que soporta el cumplimiento del plan de mejoramiento, se evidenció que las causas normativas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado, ya que, el contrato de concesión portuaria No. 022 de 1998 se reversionó y liquidó el 05-10-2020.					

3.9.2 Hallazgo 830-4

Hallazgo	830-4			Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	Subestimación de la contraprestación En el proceso de la Actuación Especial de Fiscalización se evidenció una conducta que generó un presunto detrimento patrimonial por \$366 millones correspondientes al valor que ha dejado de pagar el concesionario por concepto de contraprestación, con ocasión al modificatorio 1 al Contrato 022, firmado el 18 de noviembre de 1999, cláusula DECIMA TERCERA.				
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS <ol style="list-style-type: none"> 1. Comunicación a INVIAS 2. Concepto financiero 3. Concepto Jurídico 4. Otrosí No. 3 aclaratorio UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS <ol style="list-style-type: none"> 5. Manual de Contratación 6. Res. Que crea y reglamenta el Comité de Contratación 7. Res. 959 de 2013 - Bitácora 8. Oficio rad No. 2017-102-030-791-1 a la CGR INFORME DE CIERRE <ol style="list-style-type: none"> 9. Informe final estado del hallazgo 10. Alcance informe de cierre 				
Causa del hallazgo	No registra en el PMI				

Hallazgo	830-4			Efectividad	No Efectivo
Incidencia	Administrativa y disciplinaria, fiscal	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparecido la causa
Análisis de efectividad					
<p>En el análisis de efectividad del plan de mejoramiento para superar este hallazgo se evidenció que las acciones demuestran gestión de la ANI con la Alcaldía Municipal de Ciénaga para aclarar los pagos pendientes, al igual que acciones lideradas desde la Supervisión para conminar al Concesionario a certificar el cumplimiento de su obligación contractual, asociada a los pagos de contraprestación portuaria.</p> <p>Sin embargo, en una verificación adicional adelantada por la Oficina de Control Interno en marzo de 2022, se evidenció que el contrato de concesión portuaria No. 022 de 1998 se revertió y liquidó el 5 de octubre de 2020, mediante el acta de liquidación en la cual se indicó, en el Acuerdo Segundo:</p> <p><i>"(...) Lo referente a la obligación de pago de la Contraprestación al Municipio de Ciénaga, para los años 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2007 y 2008, a la fecha de la suscripción del presente documento no se evidencia soporte de su pago, suma que, a 31 de agosto de 2020, corresponderían a la suma de UDS 302.784 por saldo a capital más intereses de mora por valor de COP \$1.500.400.865 (sin incluir los de ese día) (...)</i></p> <p>A marzo de 2022 se tienen pendiente la solución de lo asociado al pago de la contraprestación, por lo cual la causa del hallazgo sigue presente; por ende, el plan de mejoramiento no se declara efectivo.</p>					

3.9.3 Hallazgo 1283-2

Hallazgo	1283-2	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 2. Administrativo con presunta incidencia fiscal y disciplinaria. Pago Contraprestación. Contrato de Concesión Portuaria 022 de 1998.</p> <p>De acuerdo a la Cláusula Décima Tercera, Contraprestación y valor del contrato, a partir de la fecha de suscripción del contrato, el Concesionario pagará por la ocupación y utilización en forma temporal y exclusiva de las playas, los terrenos de baja mar y zonas accesorias incluido el costo de vigilancia ambiental, con base en un periodo de 20 años USD\$1.565.695,24 o 20 cuotas de USD\$179.711,90 De la información aportada por la ANI, se extrae que de los USD\$3.594.238,00 correspondientes a 20 cuotas de USD\$179.711,90, que debía pagar el concesionario se reportan pagos por USD\$3.363.447,20</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Traslado por competencia. Solicitud de inicio de proceso sancionatorio <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Procedimiento vigente. Procedimiento vigente. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre 		

Hallazgo	1283-2			Efectividad	No efectivo
Causa del hallazgo	Dicha situación, ocasionada por debilidades de los controles por parte de la ANI.				
Incidencia	Fiscal, disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>La causa del hallazgo se asocia a la ausencia de soportes de pagos de contraprestación a cargo del Concesionario.</p> <p>Las acciones correctivas del plan de mejoramiento cumplido demuestran gestión de la ANI con la Alcaldía Municipal de Ciénaga para aclarar los pagos pendientes, al igual que acciones lideradas desde la Supervisión para conminar al Concesionario a certificar el cumplimiento de su obligación contractual, asociada a los pagos de contraprestación portuaria, lo que se resume en la solicitud del inicio de un proceso administrativo sancionatorio.</p> <p>Respecto a las unidades de medida preventivas, se cuenta con procedimientos al interior de la ANI para evitar que hallazgos de este tipo se repitan, procedimientos que se asocian a las acciones que se deben gestionar al interior de la Entidad cuando se detecten presuntos incumplimientos contractuales y a los controles que se deben ejercer respecto a los pagos de contraprestación portuaria.</p> <p>No obstante, lo anterior, una vez consultado el SECOP, se evidenció que el 5 de octubre de 2020 se revirtió y se liquidó el contrato de concesión portuaria No. 022 de 1998, en la cual se indicó, en el Acuerdo Segundo:</p> <p><i>"(...) Lo referente a la obligación de pago de la Contraprestación al Municipio de Ciénaga, para los años 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2007 y 2008, a la fecha de la suscripción del presente documento no se evidencia soporte de su pago, suma que a 31 de agosto de 2020, corresponderían a la suma de UDS 302.784 por saldo a capital más intereses de mora por valor de COP \$1.500.400.865 (sin incluir los de ese día) (...)</i></p> <p><i>PARÁGRAFO: Se deja expresa reserva de la facultad de iniciar las gestiones legales, administrativa, contractuales y/o judiciales que correspondan para el reconocimiento y pago de la Contraprestación al municipio de Ciénaga (Magdalena)"</i></p> <p>Lo anterior demuestra que a pesar de que el contrato de concesión se liquidó, quedan pendientes en materia de contraprestación portuaria, sobre los cuales las acciones lideradas por la ANI aún no han sido efectivas para superar la situación identificada por la Contraloría General de la República.</p>					

3.9.4 Hallazgo 1284-3

Hallazgo	1284-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 3. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria. Proceso de Reversión. Contrato de Concesión Portuaria 022 de 1998.</p> <p>A) Plazo para la reversión. Ha transcurrido más de 6 meses desde la finalización del plazo contractual, el cual venció el 23 de abril de 2018, sin que se haya surtido la reversión. b) Estado y Mantenimiento de la Infraestructura sujeta a reversión. El inventario presentado por el Concesionario, se reportan 16 elementos en estado (R) Regular y 10 en estado (B). De acuerdo a lo observado en la visita al proyecto realizada por auditor de la CGR el 10 y 11 de octubre de 2018, se constató que el Concesionario se encontraba realizando mantenimiento de los activos objeto de reversión. C) Interventoría contratada para la reversión. la fecha de aceptación de la oferta es coincidente con la</p>		

Hallazgo	1284-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
	fecha de terminación del contrato de concesión portuaria, que a su vez era el plazo para surtir el proceso de reversión. D) Construcciones de en las playas, zona de baja mar y zonas accesorias. Se observó que el cerramiento perimetral de las instalaciones de la concesión abarca zonas adicionales, a las definidas como Zona de Uso Público y Zona Adyacente de utilización exclusiva por parte del concesionario				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Avalúo Actualizado de los bienes entregados en concesión 2. Informe Técnico 3. Suscripción del acta de reversión 4. Solicitud al concesionario 5. Solicitud a la Dimar <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Manual de reversión vigente 7. Manual de supervisión e interventoría <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Informe de Cierre 				
Causa del hallazgo	No se surtió oportunamente las diferentes actividades conducentes a que el proceso de reversión se diera dentro de los términos contractuales.				
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>Según el PMI, la causa del hallazgo se asocia a que <i>"No se surtió oportunamente las diferentes actividades conducentes a que el proceso de reversión se diera dentro de los términos contractuales"</i>, en lo que se refiere a la infraestructura correspondiente al contrato de concesión portuaria No. 022 de 1998.</p> <p>Con base en el plan de mejoramiento, se evidenció, entre otra documentación, que el 5 de octubre de 2020 se suscribió el Acta de Reversión y Liquidación del Contrato de Concesión Portuaria No. 022 del 23 de abril de 1998 de Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A.</p> <p>Por otro lado, en cuanto a medidas preventivas para evitar la repetición de este tipo de hallazgos, se evidenció que la ANI cuenta con manuales que 1) brindan lineamientos respecto al proceso de reversión y 2) que brindan lineamientos respecto a la gestión que se debe liderar desde los equipos de coordinación y seguimiento a los proyectos de la Entidad y desde las interventorías.</p>					

3.10 Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta

3.10.1 Hallazgo 844-2

Hallazgo	844-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	<p>Contraprestación Plena No fue posible conseguir la información que permitiera analizar el cálculo de la contraprestación plena por uso de infraestructura, tasado para la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta.</p>				

Hallazgo	844-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Solicitud a la Vicepresidencia Administrativa y Financiera sobre la existencia del documento Respuesta de la VAF Certificación con el resultado del proceso de búsqueda del documento. <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Resolución 959 de 2013 - Bitácora de los proyectos Memorando a grupo financiero portuario sobre las memorias de los modelos financieros. Metodología para las modificaciones Contractuales Oficio rad No. 2017-102-030-791-1 a la CGR <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre Alcance informe de cierre 				
Causa del hallazgo	No registra en el PMI				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
Las acciones de mejora evidencian que la Entidad ha implementado acciones preventivas como la Resolución 959 de 2013 - Bitácora de los proyectos, memorando a grupo financiero portuario sobre las memorias de los modelos financieros y metodología para las modificaciones contractuales para evitar hallazgos por ausencia de soportes documentales.					

3.10.2 Hallazgo 849-7

Hallazgo	849-7	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	<p>Seguimiento a las Inversiones.</p> <p>Se observaron deficiencias en el control y seguimiento por parte de la Superintendencia General de Puertos y el Instituto Nacional de Concesiones hoy Agencia Nacional de Infraestructura en el seguimiento de las inversiones iniciales (antes de la renegociación) que debía realizar la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, toda vez que en las comunicaciones de respuesta a la Contraloría respecto al tema no aclararon de manera suficiente al valor año a año de estas inversiones</p>				
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> Comunicación al Concesionario solicitando el reporte de Inversión privada Formato 112D "Reporte de Inversión de capital privado" Informe de visita realizado por la interventoría Acta de visita revisión documental contable Manual de Interventoría y Supervisión Informe de cierre 				
Causa del hallazgo	No registra en el PMI				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho

Hallazgo	849-7	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Análisis de efectividad			
<p>La causa del hallazgo fue que "se observaron deficiencias en el control y seguimiento por parte de la Superintendencia General de Puertos y el Instituto Nacional de Concesiones hoy Agencia Nacional de Infraestructura en el seguimiento de las inversiones iniciales (antes de la renegociación) que debía realizar la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, toda vez que en las comunicaciones de respuesta a la Contraloría respecto al tema no aclararon de manera suficiente al valor año a año de estas inversiones".</p> <p>En virtud del análisis de efectividad, se evidenció que en el informe de visita realizado por la interventoría Consorcio INTERPUERTOS identificada con NIT. 900..481.220-1 (interventoría vigente para 2013 y 2014) se certifica la inversión que corresponde a los ítems específicos del Plan Maestro de Inversión aprobado en el Contrato de Concesión, los rubros que se imputan al Plan Maestro de Inversiones que deben corresponder a una inversión en infraestructura o equipamiento portuario, la inversión que debió haberse ejecutado dentro de la zona de uso público concesionada y/o dentro de áreas adyacentes concesionadas de carácter fiscal, para el caso de las Sociedades Portuarias Regionales, entre otros. Lo anterior certifica la ejecución de inversiones aprobado para el Concesionario a partir del año 1993 hasta el 2008.</p> <p>Asimismo, se evidenciaron acciones preventivas como la implementación del formato 112D "Reporte de inversión de capital privado", así como el Manual de Interventoría y Supervisión. Acciones de este tipo complementan los controles al seguimiento de la ejecución del plan de inversiones para los proyectos portuarios, así la Entidad fomenta la implementación de controles adicionales que reduzcan la probabilidad de repetición de la causa del hallazgo.</p>			

3.10.3 Hallazgo 856-14

Hallazgo	856-14	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Indicadores de Gestión. Dentro de las funciones que corresponde ejercer a la Agencia Nacional de Infraestructura, no se realiza una supervisión y evaluación sobre los indicadores que reflejan el comportamiento de los niveles de prestación del servicio portuario, lo cual permitiría entre otros, tener control adecuado sobre una situación dada, retroalimentar el proceso de operación y monitorear el avance de la ejecución de cada uno de los proyectos; denotándose incumplimiento en lo señalado en el Numeral 11.5 del Artículo 11 del Decreto 1800 de 1993: "Realizar la medición de las variables requeridas en cada proyecto para verificar el cumplimiento de niveles de servicio y otras obligaciones establecidas en el contrato" y el numeral 11 del Artículo 15 del Decreto 4165 de 2011: "Supervisar la ejecución de las obras de ingeniería, entrega de equipos, la gestión económica y comercial, el cumplimiento de los indicadores de servicio y financieros de las concesiones...".</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Resolución de creación de comité interinstitucional de seguimiento portuario 2. Oficio al Ministerio de traslado por no competencia 3. Concepto jurídico sobre alcance de las competencias de la ANI frente a la medición de los indicadores de gestión versus la Superintendencia de Puertos y Transporte 4. Reportes de medición de los indicadores definidos según el alcance de competencia de la ANI 		
Causa del hallazgo	No registra en el PMI		
Incidencia	Administrativa y disciplinaria.	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho

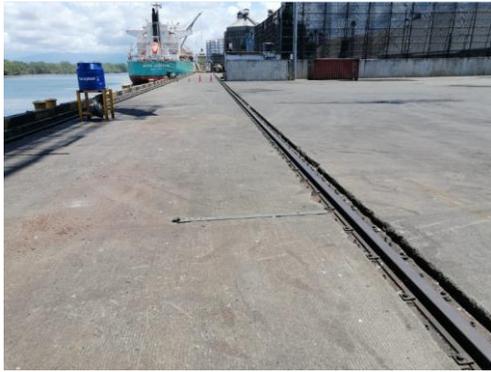
Hallazgo	856-14	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Análisis de efectividad			
<p>Se evidencia la desaparición de la causa ya que la Entidad implementó como acción preventiva la creación de un comité interinstitucional de seguimiento portuario, con el fin de trabajar conjuntamente con la Superintendencia de Transporte, pues ésta tiene como obligación cumplir con las funciones de inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio portuario, así como, la evaluación de la gestión financiera, técnica y administrativa, calidad del servicio y sanción de un concesionario portuario.</p> <p>Con relación a los indicadores, lo descrito demuestra que la Superintendencia de Transporte supervisa y evalúa lo referente al comportamiento de los niveles de prestación del servicio portuario, por su parte, la Agencia Nacional de Infraestructura realiza el seguimiento a lo relacionado con contraprestación portuaria (GCSP-I-017) y plan de inversiones portuarias (GCSP-I-018). El seguimiento de la contraprestación portuaria se realiza anual y el seguimiento al plan de inversiones es permanente por parte de la Entidad.</p> <p>Por otra parte, la ANI tiene como función el control y la vigilancia de la ejecución del contrato estatal y su objeto principal es garantizar que el objeto contratado se cumpla de manera idónea y oportuna. Con lo anterior, la Entidad asegura que se implemente un control integral de los contratos portuarios juntamente con la Superintendencia de Transporte.</p>			

3.11 Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura

3.11.1 Hallazgo 865-7

Hallazgo	865-7	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Ejecución de Obras y Seguridad Industrial Inadecuado corte de cárcamos para las vigas rieles, Muelle 14, dado que se dejó expuesto el hierro de 1, con lo que se puede afectar la calidad del refuerzo de la losa contigua, denotándose deficiencias en lo establecido en el Contrato de Concesión, cláusula 12, numeral 11, además inadecuado manejo de elementos en la zona de montaje de la Banda Transportadora de Carbón, tales como cables, piezas de lámina, así mismo, no se encontraba señalizada la zona de obra.		
Plan de Mejoramiento	1- Requerimiento informe al Concesionario 2- Solicitud de concepto a la interventoría 3- Concepto de interventoría 4- Informe de visita 5- Manual de interventoría y supervisión 6- Informe de cierre		
Causa del hallazgo	Falta de seguimiento y control por parte del Concesionario, como de la Interventoría contratada por el Estado, con relación a las inversiones que realiza la Sociedad Portuaria.		
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	Si Criterio de efectividad Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>A través de las unidades de medida correctivas se desarrolla un análisis sobre las razones por las que la Contraloría General de la República emitió el hallazgo, que se fundamentan en el siguiente hecho: inadecuado proceso constructivo en las vigas rieles del muelle No. 14.</p>			

Hallazgo	865-7	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>De dicho análisis se resalta que la Interventoría de la Sociedad Portuaria, en su momento Consorcio Interpuertos, a través de la unidad de medida No. 3 (Radicado ANI No. 2014409000022 del 2 de enero de 2014), se pronunció en los siguientes términos:</p> <p><i>“En el procedimiento constructivo de instalación del Riel A 100, S900, de 12 mts de longitud, que era de menor espesor al riel diseñado, para hacer la adaptación de los elementos de diferente espesor, fue necesario abrir el cárcamo, recortar el hierro y colocar los epóxicos correspondientes.</i></p> <p><i>Según se pudo establecer en esta actividad se dejó provisionalmente un hierro de 1” por un período corto (menor a dos horas), para después sellarlos con el concreto epóxico, lo cual no afectó la calidad del refuerzo de la losa contigua, cabe anotar que en el momento de la visita de la Contraloría se estaba adelantando este proceso constructivo.</i></p> <p><i>Se estableció que no había señalización en el momento de la visita porque se había habilitado la entrada y salida de volquetas en este tiempo.</i></p> <p><u><i>La Interventoría ha observado que durante la ejecución de las obras civiles, la Sociedad Portuaria cumple a cabalidad con los procedimientos de señalización de las mismas, y de acuerdo con sus procedimientos de seguridad industrial.”</i></u></p> <p>Por su parte, las unidades de medida preventivas se fundamentan en el Manual de Interventoría y Supervisión, documento que emite lineamientos respecto a la labor de seguimiento y control en la ejecución de proyectos a cargo de la Entidad para evitar que hallazgos de este tipo se repitan.</p> <p>En marzo de 2022, la Oficina de Control Interno visitó el muelle No. 14, evidenciando que el pavimento rígido no presenta deficiencias y que los equipos para el manejo de carbón se encuentran aislados y fuera de servicio dado que actualmente este muelle opera únicamente con graneles líquidos.</p> <p>Por otra parte, a manera de validación adicional, en marzo de 2022 se hizo un muestreo de los controles que se ejercen en el proyecto respecto a ejecución de obras y seguridad industrial. A manera de ejemplo, se tienen los reportes que la interventoría actual, Consorcio DICO ALEPH, presenta a la ANI en sus informes mensuales respecto a accidentalidad, señalización en obra, salud ocupacional y calidad de los trabajos contratados por la Sociedad Portuaria (Ver sección 3.3.2 del informe mensual No. 1 – radicado ANI No. 20214090755272 del 8 de julio de 2021).</p> <p>Con base en lo anterior, se declara la efectividad del plan de mejoramiento en lo que corresponde a su incidencia administrativa.</p>			
Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 8 de marzo de 2022			
Foto 25. Muelle No. 14: Pavimento vigas rieles.		Foto 26. Muelle No. 14: Banda transportadora de carbón.	

Hallazgo	865-7	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
			
Panorámica del estado actual del pavimento rígido en el muelle No. 14, lo que demuestra que no hay refuerzos en exposición y que no hay fallas en las losas construidas sobre las vigas rieles.	Los equipos que anteriormente se utilizaban para el manejo de carbón se encuentran fuera de servicio y aislados ya que actualmente a través del muelle No. 14 únicamente se recibe granel líquido.		
Foto 27. Muelle No. 14: Banda transportadora de carbón y Ship Loader.	Foto 28. Muelle No. 14: Sistema para el recibo de granel líquido.		
			
Los equipos que anteriormente se utilizaban para el manejo de carbón se encuentran fuera de servicio y aislados ya que actualmente a través del muelle No. 14 únicamente se recibe granel líquido.	Equipos que actualmente se utilizan en el muelle No. 14 para recibir granel líquido.		

3.11.2 Hallazgo 866-8

Hallazgo	866-8	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	Coordenadas de las Áreas entregadas en Concesión En visita de inspección efectuada entre el 22 y 25 de octubre de 2012 se evidenció que las coordenadas inscritas en el plano de localización de las áreas entregadas en concesión no concuerdan con las del contrato y no se ha dado cumplimiento a lo establecido en la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión, ya que no se ha efectuado el ajuste de las coordenadas a la realidad.		

Hallazgo	866-8			Efectividad	No efectivo
Plan de Mejoramiento	1. Requerimiento levantamiento topográfico 2. Convenio IGAC - ANI 3. Informe de Supervisión con avance y cronograma de seguimiento 4. Levantamiento Planimétrico – IGAC 5. Manual de Supervisión e Interventoría 6. Informe de cierre				
Causa del hallazgo	No registra en el PMI				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria.	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>A pesar de la gestión soportada a través del plan de mejoramiento no se evidenció algún documento, certificación o proceso que corrija o aclare las coordenadas de las áreas inscritas en el contrato de concesión portuaria.</p> <p>Por lo anterior, se sigue presentando la incertidumbre de las coordenadas reales del contrato, tal como se concluye en el informe de cierre: <i>“La Agencia Nacional de Infraestructura iniciará las acciones que haya lugar para las correcciones y/o aclaración de las áreas concesionadas a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. Se considera que esta conclusión demuestra que con el cierre del plan de mejoramiento no se superó el hecho identificado por la Contraloría General de la República.</i></p>					

3.11.3 Hallazgo 871-13

Hallazgo	871-13			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Sustitución de Losas – Frente Bodega 4 En visita de inspección se observó que algunas de las losas sustituidas de acuerdo con el ítem 7 del Plan de Inversiones, se encuentran fracturadas transversalmente y otras longitudinalmente frente a la Bodega No. 4, las cuales tienen menos de 3 años de construidas, situación que denota incumplimiento de las especificaciones técnicas de construcción y deficiencias en el seguimiento y control por parte del Concesionario y de la Interventoría contratada por el Estado para hacer seguimiento a las inversiones que realiza el Concesionario, además no se evidencia requerimiento en relación con la póliza de estabilidad de obra.				
Plan de Mejoramiento	1- Requerimiento informe al Concesionario 2- Requerimiento informe a la interventoría 3- Informe de visita para verificar estado de las losas 4- Requerimiento reemplazo de losas fracturadas. 5- Informe de visita para verificar que se realice el reemplazo de losas 6. Manual de supervisión e interventoría 7. Informe de cierre				
Causa del hallazgo	Incumplimiento de las especificaciones técnicas de construcción y deficiencias en el seguimiento y control por parte del Concesionario y de la Interventoría contratada por el Estado para hacer seguimiento a las inversiones que realiza el Concesionario.				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	Si	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho

Hallazgo	871-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Análisis de efectividad			
<p>A través de las unidades de medida correctivas se presenta la gestión adelantada por el Concesionario, la Interventoría, en ese entonces Consorcio Interpuertos y la ANI para recuperar las losas afectadas en la zona donde se ubicaba antiguamente la bodega No. 4, hecho que dio lugar al hallazgo por parte de la Contraloría General de la República en 2013.</p> <p>Por su parte, las unidades de medida preventivas tienen que ver con 1) el Manual de Interventoría y Supervisión, documento que emite lineamientos respecto a la labor de seguimiento y control en la ejecución de proyectos a cargo de la Entidad para evitar que hallazgos de este tipo se repitan y 2) con el desarrollo de visitas de parte de la ANI para asegurar que el hecho alertado por la Contraloría General de la República en la zona contigua a la bodega No. 4 no se repita.</p> <p>En marzo de 2022, la Oficina de Control Interno visitó la zona donde se ubicaba la bodega No. 4 evidenciando que el pavimento rígido no presenta deficiencias, lo que permite concluir que las unidades de medida han sido efectivas, en lo que corresponde a las acciones ejecutadas en esta zona de la terminal portuaria.</p> <p>Con base en lo anterior, se declara la efectividad del plan de mejoramiento en lo que corresponde a su incidencia administrativa.</p>			
Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 8 de marzo de 2022			
Foto 29. Panorámica de sector donde se ubicaba bodega No. 4.		Foto 30. Pavimento rígido en sector de bodega No. 4	
			
A marzo de 2022 el sector donde se ubicaba la bodega No. 4 se ha adecaudo como patio para almacenamiento de contenedores. Esta adecuación incluyó construcción de alcantarillado y de pavimento rígido.		No se evidenciaron fisuras ni deficiencias en el pavimento rígido contiguo a la zona donde se ubicaba la bodega No. 4.	

3.11.4 Hallazgo 872-14

Hallazgo	872-14	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Zonas de Servidumbre		

Hallazgo	872-14		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
	En visita de inspección a la zona de servidumbre en la Puerta Pekín, se evidenció desorden en la operación de vehículos que ingresan y salen de la Sociedad Portuaria y de otras empresas, lo anterior debido a deficiencias en la señalización, situación que genera inseguridad en la maniobra de los vehículos y puede disminuir la eficiencia en la operación del Puerto.				
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Requerimiento informe al Concesionario 2. Solicitud de informe a la interventoría 3. Concepto de la interventoría 4. Informe de visita 5. Manual de Interventoría y Supervisión 6. Oficio de traslado por no competencia a Secretaría de Tránsito de Buenaventura 7. Documento aclaratorio de responsabilidad y/o competencia 8. Informe de cierre 				
Causa del hallazgo	Deficiencias en la señalización.				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	Si	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>La efectividad del plan de mejoramiento se fundamenta principalmente en la aplicación de las acciones 1 a 3, enfocadas en evitar maniobras inseguras y desorden en el acceso a la Puerta Pekín, tal como la implementación de guardas de tránsito en el sector, lo que, según el informe cierre, fue informado por la Sociedad Portuaria en noviembre de 2013.</p> <p>El 8 de marzo de 2022 la Oficina de Control Interno visitó el acceso a la Puerta Pekín, evidenciando la disponibilidad de guardas que regulan la circulación vehicular en este punto, disminuyendo la probabilidad de maniobras inseguras que afecten la operación esperada del puerto, lo que demuestra continuidad en la aplicación de medidas para evitar que hallazgos similares se presenten en la ejecución del proyecto.</p> <p>Las unidades de medida 4, 6 y 7, se orientan a demostrar que el acceso a la puerta Pekín "(...) no se encuentra dentro del área entregada en concesión a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A" (pág 2 informe de cierre); por lo que, según la Entidad, la responsabilidad del control de tránsito en este sector correspondería a la Secretaría de Tránsito de Buenaventura, a quien se le ha hecho traslado del hallazgo a través del radicado ANI No. 20163030143561 del 25 de mayo de 2016 (UM6).</p> <p>Complementando lo anterior, en marzo de 2022, mediante correo electrónico la Supervisión del proyecto informó:</p> <p><i>"(...) se aclara que en el marco del contrato de concesión portuaria No. 009 de 1994 suscrito con la sociedad portuaria regional de Buenaventura, las zonas de servidumbre no se entregan en concesión para manejo privativo de un concesionario como quiera que por su clasificación como vía pública corresponden a la jurisdicción del distrito de Buenaventura. En este sentido pese a que pudiesen encontrarse dentro de las coordenadas del contrato, estas áreas no constituyen zonas de manejo exclusivo por parte del concesionario.</i></p> <p><i>Por esta razón la responsabilidad del manejo de tráfico corresponde a las autoridades distritales sin perjuicio de que las sociedades portuarias que convergen en este acceso realicen actividades de apoyo para tratar de optimizar la movilización de carga a través de los accesos a los diferentes terminales portuarios."</i></p> <p>Con base en el análisis descrito se declara la efectividad del plan de mejoramiento.</p>					

Hallazgo	872-14	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 8 de marzo de 2022			
Foto 31. Guardas de tránsito Puerta Pekín.		Foto 32. Guardas de tránsito Puerta Pekín.	
			
Control de tránsito por parte de personal de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura en el acceso a la puerta Pekín, donde se debe regular la operación de vehículos que ingresan a tres terminales portuarios (SPRBUNM Compas y Grupo Portuario).		En visita de inspección del 8 de marzo de 2022 se evidenció orden en el sector de acceso a la puerta Pekín, cuyo tránsito es controlado por dos guardas de tránsito de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.	

3.12 Bosa – Granada – Girardot

3.12.1 Hallazgo 891-3

Hallazgo	891-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 3. Aplicación proceso de expropiación. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria. Se determinó que el predio identificado con el No. CABG-3-R-129, presenta dilación en el proceso de adquisición, que inició con la oferta de compra de julio 3 de 2008, la cual fue objeto de tres (3) alcances por causa de variaciones en el área, quedando finalmente por un área de 39.874,22 m², y un valor de \$1.744 millones de pesos, mediante oferta formal de compra de junio 5 de 2012.</p> <p>Adicional a lo anterior, se tiene que el predio a diciembre 31 de 2013, no se encontraba escriturado a nombre del Estado, toda vez que el Prometiente Vendedor, según la Agencia no aceptó el 19 de julio de 2013, firmar la Escritura Pública a favor del Agencia. Es de indicar que del valor de la última oferta se le ha cancelado, según la ANI \$1.530 millones, quedando un saldo de \$220.9 millones, supeditado a la escrituración.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>Unidad de medida correctiva</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe Jurídico- Predial de los antecedentes, estado actual y acciones pendientes en relación con la gestión predial. Resolución de expropiación. Sentencia de Expropiación. Auto admisorio e informe Jurídico relacionado con el estado actual del proceso de expropiación que se adelanta ante el Juzgado 2 Civil del Circuito de Melgar. Ley 1682 de 2013 - Ley de Infraestructura la que trata la gestión predial. 		

Hallazgo	891-3			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	6. Ley 1742 de 2014 que modifica la Ley 1682 de 2013 en relación con el tema predial. 7. Modelo contrato estándar 4G 8. Procedimientos prediales 9. Resolución de liquidación del contrato de concesión 10. Informe de Cierre, Gerencia Predial. 11. Informe de cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Lo anterior refleja que transcurridos aproximadamente 7 años desde que se inició el proceso de compra, aunado a que el área del terreno ya fue intervenida en su totalidad, sin contar con la entrega total, faltando 13.817,78 m ² , aún no se ha culminado este proceso, cuando la etapa de negociación directa se encuentra agotada, sin que se evidencie acciones para aplicar el respectivo proceso de expropiación del citado inmueble; tal como lo contempla la Sentencia C-27/11 de la Honorable Corte Constitucional."				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria.	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>La causa del hallazgo está relacionada con la falta de acciones para aplicar el respectivo proceso de expropiación del inmueble objeto de discusión. Sin embargo, en el plan de mejoramiento se evidencia gestión correctiva por parte de la Entidad por medio un debido proceso jurídico para evitar un posible enriquecimiento a favor de terceros y favorecer los derechos de los reales propietarios del predio.</p> <p>En el informe de cierre se cita:</p> <p><i>"la acción de tutela promovida por la Agencia ante la Corte Suprema de Justicia, la cual fue decidida mediante sentencia de fecha 15 de abril de 2021, así:</i></p> <p><i>"CONCEDE la protección suplicada por la Agencia Nacional de Infraestructura. En consecuencia, se DEJA SIN EFECTOS la sentencia emitida el 13 de enero de 2016 por el Juzgado Segundo Civil del Circuito de Melgar, en la expropiación que la accionante le adelanta a Inversiones París Ltda. en Liquidación y José Antenor González (rad. 73449-31-03- 002-2015-00128-00) y, en su lugar, se ORDENA a su titular, que en el término de diez (10) días siguientes a la notificación de esta providencia, adopte, de acuerdo con los lineamientos trazados en esta providencia, las medidas que estime pertinentes para definir nuevamente el proceso."</i></p> <p><i>El cumplimiento de la citada decisión, se encuentra en cabeza del Juzgado Segundo Civil del Circuito de Melgar para el proceso 73449-31-03-002-2015-00128-00, trámite en el que se decretaron la práctica de pruebas, entre ellas, dictámenes periciales e inspección judicial, para definir la situación jurídica del área real objeto de expropiación, posibles derechos de terceros que se puedan ver afectados y las indemnizaciones a que haya lugar, las cuales para la fecha de presentación de este informe se están practicando"</i></p> <p>Con lo anterior, la definición de los derechos de los verdaderos propietarios de los predios correspondientes a esa área requerida para la culminación del proceso de expropiación evidencia la desaparición de la causa.</p> <p>Por otra parte, el proyecto se encuentra terminado y revertido por lo cual se presenta la desaparición o modificación del fundamento normativo.</p> <p>Asimismo, en el plan de mejoramiento se plantearon unidades de medida preventivas, como: la Ley 1682 de 2013 - Ley de Infraestructura la que trata la gestión predial, Ley 1742 de 2014 que modifica la Ley 1682 de 2013 en relación con el</p>					

Hallazgo	891-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
tema predial, modelo contrato estándar 4G procedimientos prediales. Con lo anterior, la Entidad busca asegurar la implementación de controles adicionales que reduzcan la probabilidad de repetición de la causa del hallazgo.			

3.12.2 Hallazgo 893-5

Hallazgo	893-5	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 5. Predios adquiridos y no utilizados. Administrativo. Se realizaron modificaciones de los diseños del proyecto vial por parte del Concesionario, conllevando un impacto a nivel de gestión predial, toda vez que algunos predios adquiridos frente a las nuevas condiciones, generó que ya no fueran necesarios para el desarrollo del Proyecto. La Agencia Nacional de Infraestructura suministró una relación preliminar de aquellos que no serán utilizados, que corresponden a la fecha a 24 predios, que representan un área de 18.293,25 m² con un valor de adquisición del orden de \$2.075 millones.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1) Un (1) Informe Jurídico - Predial, con base en el Laudo 2) Un (1) modelo Contrato Estándar 4G. 3) Ley 1682 de 2013. 4) Ley 1742 de 2014. 5) Procedimientos Prediales. 6) Laudo Tribunal 1 7) Resolución de Liquidación del contrato de Concesión. 8) Informe de cierre, Gerencia Predial 		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Lo anterior refleja que la gestión predial adelantada por el Concesionario en obras que corresponden a cambios en los diseños no ha sido óptima y diligente debido a que existen predios adquiridos cuyo valor no ha sido restituido"		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición o modificación del fundamento normativo
Análisis de efectividad			
<p>En primer lugar, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión se encuentra terminado y liquidado mediante Resolución 1584 de 21 de diciembre de 2016 "Por medio de la cual la Agencia Nacional de Infraestructura liquida unilateralmente el contrato de concesión GG-040 de 2014 - proyecto vial Bogotá - Girardot".</p> <p>Asimismo, a través del plan de mejoramiento se evidencia la implementación de acciones preventivas orientadas a evitar la repetición de hallazgos de este tipo, tales como: Un (1) modelo Contrato Estándar 4G, la Ley 1682 de 2013, la Ley 1742 de 2014 y procedimientos Prediales. Con estas herramientas la Entidad busca asegurar la implementación de controles adicionales que reduzcan la probabilidad de repetición de la causa del hallazgo.</p> <p>Por otro lado, en el análisis realizado por la Oficina de Control Interno, se considera pertinente tener en cuenta que, la Entidad, consciente de las eventuales modificaciones de diseño posterior a la gestión predial en un proyecto carretero, ha implementado medidas preventivas adicionales y no incluidas en el plan de mejoramiento aquí analizado. Por ejemplo, con el modelo de contrato de quinta generación se busca transferir, aún más, el riesgo derivado de este tipo de cambios al privado y así disminuir la probabilidad de repetición de este tipo de hallazgos.</p>			

3.13 Aeropuerto El Dorado

3.13.1 Hallazgo 938-7

Hallazgo	938-7			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo 7. Encuestas de Satisfacción y Planes de Acción. (A) Al analizar los resultados de la encuesta de satisfacción practicada en julio de 2014 a usuarios del Aeropuerto Internacional El Dorado, dando cumplimiento al numeral 3.3.1 del Apéndice F, Especificaciones Técnicas de Operación, se observó incumplimiento de los indicadores de calidad del servicio: Disponibilidad de servicios de telecomunicaciones, Calidad en la recepción y atención de quejas y reclamos, Terminal de Carga, Calidad y limpieza de las instalaciones sanitarias en las áreas públicas del nuevo terminal de carga y Disponibilidad de servicios de telecomunicaciones				
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe de interventoría sobre los resultados de las encuestas de satisfacción a usuarios de los años 2021 y 2022 2. Encuesta de satisfacción a usuarios 2021 3. Mesas de trabajo entre Concesionario/Interventoría/Agencia para realizar seguimiento y evaluación de resultados para implementar la contingencia necesaria 4. En caso de presentarse ítem incumplido con la calificación mínima requerida activación proceso de multa INFORME DE CIERRE 5. Informe de cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Incumplimiento de los indicadores de calidad de servicio."				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad Mediante memorando con radicado ANI No. 20211020087303 del 17 de junio de 2021 la Oficina de Control Interno se pronunció negativamente respecto a un plan de mejoramiento propuesto para este hallazgo a través de la comunicación con radicado ANI No. 20203090144553 del 23 de noviembre de 2020. La justificación en su momento de la Oficina de Control Interno fue: <i>"(...) desde la vigencia 2015 los indicadores que han sido objeto del hallazgo sólo han presentado cumplimiento en los años 2017 y 2018, por lo cual se considera que no ha desaparecido la causa que dio origen al hallazgo de la CGR.</i> <i>Por otra parte, es importante mencionar que en la unidad de medida complementaria N. 3 se evidenciaron las multas impuestas al Concesionario para los incumplimientos en los indicadores de los años 2018 y 2019, sin embargo, según el informe de la CGR en donde se formula el hallazgo se evidencia que sin perjuicio de las sanciones y multas que se han impuesto al concesionario, el incumplimiento de los indicadores de calidad denota deficiencias en el aeropuerto en los servicios de telecomunicaciones, con lo cual se confirma que a pesar de las multas impuestas al concesionario, los indicadores de calidad no son mayores a los mínimos estipulados contractualmente en el numeral 3.3.1 del apéndice F Especificaciones técnicas de operación del contrato de concesión aeroportuaria N. 6000169 OK de 2006, lo cual confirma que no ha desaparecido la causa que dio origen al hallazgo."</i>					

Hallazgo	938-7	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Con base en este pronunciamiento, la Vicepresidencia de Gestión Contractual presentó el plan de mejoramiento aquí analizado, que se sintetiza en el informe de cierre con radicado ANI No. 20223090021393 del 25 de enero de 2022 y que busca demostrar que la causa del hallazgo desapareció.</p> <p>A través de este plan de mejoramiento se demuestra que se adelantó un trabajo en conjunto entre la ANI, el Concesionario Opain y la Interventoría Consorcio Operador Aeroportuario para definir una metodología que permitiera obtener resultados satisfactorios a través de las encuestas; lo que se logró para la vigencia 2021, pues según se concluye en el informe de cierre:</p> <p><i>“De conformidad con los resultados obtenidos en las Encuestas de Satisfacción a Usuarios realizadas en el año 2021, cuya calificación para cada uno de los ítems evaluados estuvieron por encima del mínimo contractual establecido, se evidencia que con las actuaciones que se realizaron en mesas de trabajo entre el Concesionario y la Interventoría sobre la definición concreta y la forma de realizar las preguntas de las encuestas demostraron eficacia y se refleja en el cumplimiento de los indicadores de calidad de servicio.”</i></p> <p>El resultado de las encuestas de satisfacción para la vigencia 2021 se resume y se consolida en la documentación que soporta la unidad de medida No. 2. Con base en esta documentación, se evidenció que el grupo objetivo fueron pasajeros entrantes y salientes, así como conductores y agencias transportadoras de carga, lo que dio lugar a la realización de 2310 encuestas. El nivel de satisfacción promedio, en lo que corresponde a pasajeros, fue del 96.7% y, en lo que corresponde a actores que movilizan carga, del 97%. Estos valores se obtuvieron al ponderar los resultados de los diferentes indicadores evaluados (v.g. iluminación, comodidad, disponibilidad y calidad de instalaciones, señalización, entre otros). Se evidenció que los resultados para cada uno de los indicadores evaluados siempre estuvieron por encima de los niveles mínimos de aceptación.</p> <p>Lo anterior demuestra que a la fecha se superó la causa que dio lugar a la formulación del hallazgo por parte de la Contraloría General de la República; por lo tanto, se declara la efectividad del plan de mejoramiento.</p>			

3.13.2 Hallazgo 1119-12

Hallazgo	1119-12	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 12 Administrativo con presunta incidencia disciplinaria - Actas Mensuales de los Ingresos Generados por Derecho de Pista del Otrosí No. 4 de julio de 2015</p> <p>Se observa que no existen Actas Mensuales de los Ingresos Generados por Derecho de Pista, donde se deje constancia de las operaciones mensuales por cada uno de los diferentes conceptos aeroportuarios, entre otros: Operaciones No identificadas, Ocasionales Impagadas y las recaudadas de meses anteriores, tal como lo venía haciendo la interventoría que terminó en agosto de 2015, con el fin de verificar el ingreso mensual y el beneficiario del mismo.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>MEDIDAS CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Convocatoria a las mesas. 2. Acta respectiva. 3. Actas mensuales de verificación de ingreso esperado debidamente suscritas. <p>MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Manual de Interventoría y Supervisión <p>INFORME DE CIERRE</p>		

Hallazgo	1119-12	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	5. Informe de Cierre		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Lo anterior se evidencia en los informes de interventoría y en el oficio de respuesta de la ANI Rad Salida No. 2016-309-028729-1 del 16 de septiembre de 2016, generando un riesgo en las operaciones facturadas del respectivo mes, e incertidumbre en la información dada a conocer por el Concesionario."		
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>En la revisión de las unidades de medida correctivas se evidenció que se adelantaron mesas de trabajo entre el Concesionario, la Interventoría y la ANI como parte de la unidad de medida N. 1, lo que permitió realizar la totalidad de las Actas de Ingreso esperado con el aval de las partes, según se revisó en las evidencias de la unidad de medida N. 2 y 3, lo cual fue verificado con la información suministrada por la Aeronáutica Civil, relacionada con las operaciones aéreas.</p> <p>En relación con las unidades de medida preventivas se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de obligaciones en los contratos de concesión, lo que permite cumplir a cabalidad el objetivo misional de la Entidad y evitar que se repitan falencias en esta materia.</p> <p>Lo anterior, evidencia que hubo certeza respecto a la información dada a conocer por el Concesionario relacionada con <i>las operaciones facturadas en cada mes</i> por concepto de Ingresos Generados por Derecho de Pista, por lo que se eliminó la causa que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>Por otro lado, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión 0110 O.P de 1995 ha terminado y se encuentra en liquidación.</p>			

3.13.3 Hallazgo 1120-13

Hallazgo	1120-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 13. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal - Avance de obras del otrosí No. 4 del 6 de julio de 2015 del Contrato 0110 O.P. de 1995 Al verificar el avance de las obras se observa que no se han ejecutado conforme a lo programado en el Anexo 3 y en el modelo financiero del otrosí No. 4, ya que a septiembre de 2016 y según los informes de interventoría y de supervisión, las obras presentan un avance de 63,05% y según lo programado en el modelo financiero, el porcentaje de avance de la inversión a la misma fecha debería ser del 94,49%.		
Plan de Mejoramiento	UNIDADES CORRECTIVAS 1. Informe de interventoría. 2. Concepto financiero. 3. Activación del proceso de cobro. UNIDADES PREVENTIVAS		

Hallazgo	1120-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
	4. Manual de Interventoría y Supervisión INFORME DE CIERRE 5. Informe de cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: “No sensibilización del modelo financiero con el impacto económico generado por los atrasos en la ejecución de las obras del otrosí No. 4.”				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia fiscal y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>De acuerdo con el plan de mejoramiento desarrollado, en particular las unidades de medida N. 1 y 2, se elaboraron los conceptos de la interventoría en donde se concluye que “(...) las razones por las cuales existe un desplazamiento del porcentaje de ejecución del Contrato de Concesión, tiene una razón ajena e independiente a la propia gestión del Concesionario, derivada por un lado de la falta de permisos para intervención de obras por no obtención de los NOTAM y además por la mora en el traslado de redes de telecomunicaciones a cargo de OPAIN S.A., circunstancias que son la motivación del Otrosí N. 6 por el cual se extiende el plazo de ejecución del contrato hasta el 31 de diciembre de 2017. En este sentido y conocido el origen de los hechos que destaca la Contraloría, no se estima, desde el punto de vista de la Interventoría, que existan razones para considerar responsabilidad del Concesionario”, con lo que se evidenció que las situaciones evidenciadas por la Contraloría General de la República tienen razones ajenas a la gestión del Concesionario por lo que no se debe modificar el modelo financiero del Contrato de Concesión.</p> <p>En relación con las unidades de medida preventivas, se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de obligaciones en los contratos de concesión, lo que permite cumplir a cabalidad el objetivo misional de la Entidad y evitar que se repitan falencias en esta materia.</p> <p>Según lo expuesto anteriormente se evidencia que se ha modificado el supuesto de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo dado que la <i>sensibilización del modelo financiero con el impacto económico generado por los atrasos en la ejecución de las obras del otrosí No. 4</i>, no se debía realizar dado que los atrasos de las obras del otrosí N. 4 no se dieron por causas atribuibles al Concesionario y adicionalmente el contrato 0110 O.P de 1995 se encuentra finalizado y en proceso de liquidación a marzo de 2022, lo cual da lugar a declarar la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>					

3.13.4 Hallazgo 1121-14

Hallazgo	1121-14	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 14. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria - Estado de la pista norte.</p> <p>En visita de inspección a la pista se observó que presenta daños en el pavimento; igualmente la Interventoría ha informado que la pista no cumple con la resistencia a la fricción ni con el índice de perfil; se observaron zonas de seguridad con escombros; y se observó que las balizas identificadas BO3-2 y BO3-3 se encontraba con baja luminosidad y la baliza BO3-12 se encontraba dañada, igualmente, el eje de pista no tiene luces, las cuales han sido informadas con cortes periódicos por parte de la interventoría, sin que la entidad haya efectuado los correctivos que agilizaran los mecanismos para la conminación del contratista en su cumplimiento.</p>				

Hallazgo	1121-14			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe mensual de interventoría. Informe de interventoría estado de pista. Concepto técnico. Concepto financiero. Activación proceso de cobro, si a ello hubiere lugar <p>UNIDADES PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Interventoría y Supervisión <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Cierre 				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Deficiencias en el cumplimiento de las obligaciones de mantenimiento por parte del concesionario."				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>De acuerdo con las unidades de medida correctivas implementadas, se evidenció que se subsanaron las deficiencias en el mantenimiento de la pista evidenciadas por la Contraloría General de la República, según se detalla a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>La pista se observó que presenta daños en el pavimento:</i> en la unidad de medida N. 2 se evidenció que la interventoría Consorcio A&I 2015 concluyó en el informe "(...) en cuanto al hallazgo del Estado de la Pista Norte verifico que CODAD S.A. realizó las correcciones pertinentes del caso, atendiendo y subsanado todas las recomendaciones de esta interventoría" y en el informe de cierre la ANI informó que el 16 de diciembre de 2016 se culminó la totalidad de la repavimentación de la Pista Norte (13L-31R) y señaló que "todas las inconformidades que se pudieron haber evidenciado en pista fueron corregidas, dejando la pista en una condiciones a conformidad, sin ningún daño, fisura u otra afectación." – <i>la pista no cumple con la resistencia a la fricción ni con el índice de perfil:</i> en la unidad de medida N. 2 se evidenció que la interventoría Consorcio A&I 2015 informó que el índice de perfil de la repavimentación de la pista norte dio un promedio de 5,6 in/miles el cual está por debajo del valor exigido de <= 7 in/miles, adicionalmente la Interventoría señaló que los valores de los ensayos de fricción están acorde a lo recomendado por la Advisory Circular 150-5320-12C de la Federal Aviation Administration (FAA). – <i>se observaron zonas de seguridad con escombros:</i> la interventoría Consorcio A&I 2015 informó que en enero de 2017 finalizaron las actividades de obra civil en la pista norte y a partir de esa fecha las actividades generadoras de escombros se concentraron en la pista sur en el frente de obra Mike 2 y CATAM con un mayor control y seguimiento al manejo de residuos por parte de la interventoría – <i>se observó que las balizas identificadas BO3-2 y BO3-3 se encontraba con baja luminosidad y la baliza BO3-12 se encontraba dañada:</i> al respecto la interventoría indicó que las balizas fueron reemplazadas dentro del programa de mantenimiento de CODAD S.A. según se muestra en el registro fotográfico presentado por la Interventoría. – <i>el eje de pista no tiene luces:</i> al respecto la Interventoría indicó que CODAD S.A. ejecutó sus actividades de mantenimiento y oportuna reemplazando las luces que no cumplen con los niveles exigidos en cuanto a luminosidad <p>En relación con a las unidades de medida preventivas se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de obligaciones en los</p>					

Hallazgo	1121-14	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>contratos de concesión, lo que permite cumplir a cabalidad el objetivo misional de la Entidad y evitar que se repitan falencias en esta materia.</p> <p>Lo expuesto en esta sección, evidencia que la Entidad adelantó la gestión correspondiente para eliminar la causa de <i>Deficiencias en el cumplimiento de las obligaciones de mantenimiento por parte del concesionario</i> que dio origen a la formulación del hallazgo.</p> <p>Por otro lado, se consultaron las bases de datos de los planes de mejoramiento institucional y por procesos de la Entidad, con el fin de validar la no existencia de hallazgos y/o no conformidades asociadas al mantenimiento en la pista de un aeropuerto administrado por la ANI. No se evidenció que en los últimos años (de 2019 a 2021) se hayan presentado hallazgos y/o no conformidades asociadas al mantenimiento en la pista de un aeropuerto administrado por la ANI.</p> <p>Finalmente, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión 0110 O.P de 1995 ha terminado y se encuentra en liquidación.</p> <p>Por lo anterior, se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>			

3.13.5 Hallazgo 1122-15

Hallazgo	1122-15	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)			
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 15. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal - Mantenimiento rutinario y periódico de la Concesión Contrato 0110 O-P 1995 y otrosí No. 4 de 2015.</p> <p>Se observaron las vías perimetrales y los cerramientos con daños, secciones de malla averiados, no presenta alineamiento vertical, no se ha dado mantenimiento a la pintura, las vías presentan baches, no se han conformado las cunetas, los jarillones presentan sectores sin empedradización y otros con falta de rocería; la vía de acceso a CATAM presenta falta de mantenimiento de conformidad al pliego de condiciones, situación que conlleva, ante la ausencia de correctivos y medidas conminatorias, a un detrimento por la suma de US 300.000 de 1994, correspondiente a \$1.266.384.570 (pesos de septiembre de 2016), valor de la inversión en mantenimiento de la oferta financiera del Concesionario.</p>					
Plan de Mejoramiento	<p>MEDIDAS CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Actas suscritas de vecindad. 2. Actas de seguimiento. 3. informe integral 4. Fallo Proceso Tribunal de arbitramento o terminación anticipada por conciliación <p>MEDIDAS PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Manual de Interventoría y Supervisión <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Informe de cierre 7. Alcance del informe de cierre 					
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: “Incumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del concesionario, sin que la entidad haya efectuado los correctivos y aplicara los mecanismos para la conminación del contratista en el cumplimiento de las obras de mantenimiento.”</p>					
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="873 1776 971 1822">No</td> <td data-bbox="976 1776 1112 1822">Criterio de efectividad</td> <td data-bbox="1117 1776 1386 1822">Desaparición de la causa de hecho</td> </tr> </table>	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho				

Hallazgo	1122-15	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Análisis de efectividad			
<p>En relación con las deficiencias mantenimiento rutinario y periódico identificadas por la Contraloría General de la República, se evidencia que, a través de la unidad de medida N.4, se presentó el fallo de un proceso en un tribunal de arbitramento para resolver las controversias de responsabilidad del Concesionario que se presentaban respecto a estas obligaciones, en el desarrollo de las unidades de medida correctivas se identificaron las siguientes acciones en cada aspecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>vías perimetrales con baches, no se han conformado las cunetas:</i> la no realización de actividades de mantenimiento de la vía perimetral a Engativá fue uno de los incumplimientos señalados por la ANI, en donde de acuerdo con el análisis del área técnica, las actividades de mantenimiento de la vía perimetral no se constituyen como incumplimientos contractuales imputables al CODAD, en tanto dicha obligación no fue descrita como incumplida por parte de la Interventoría del Proyecto en Informe que soporta el contenido del Acta de Reversión de Primera Etapa. - <i>los jarillones presentan sectores sin empradización y otros con falta de rocería:</i> con el fin de verificar el cumplimiento de esta obligación contractual se realizaron recorridos de verificación en donde se realizaron observaciones por parte de la ANI con respecto a la poda de los Jarillones, las cuales fueron atendidas oportunamente por el concesionario CODAD S.A. - <i>la vía de acceso a CATAM presenta falta de mantenimiento de conformidad al pliego de condiciones:</i> se reporta lo señalado por la ANI: "(...) Por las obras de ampliación del Aeropuerto El Dorado, como lo es la construcción de la calle de Rodaje Mike 2, esta vía de acceso necesitó de un nuevo trazado conforme a lo establecido en el otrosí No.04 del Contrato de Concesión 0110-O.P. de 1995. De esta manera, la Agencia, al momento de revisar la procedibilidad y exigencia del presente incumplimiento, consideró que la obligación fue parcialmente ejecutada en desarrollo del Contrato de Concesión. Toda vez que la actividad relacionada con el mantenimiento del tramo de vías de acceso fue desarrollada con ocasión de lo dictado en el Otrosí No. 4 al Contrato de Concesión, en tal sentido, de haber existido incumplimiento relacionado con esta obligación contractual, la misma debía haber sido expresada e identificada en Acta de Recibo del Proyecto suscrita el 20 de abril de 2018, situación que no respondió a los hechos ocurridos y por ende no fue reportado en el Acta de Recibo." - <i>los cerramientos con daños, secciones de malla averiados, no presenta alineamiento vertical, no se ha dado mantenimiento a la pintura:</i> mediante el laudo arbitral de la unidad de medida N. 4 se resolvió que esta obligación correspondía al Concesionario CODAD S.A.S y fue incumplida, por lo que mediante el "acuerdo conciliatorio" de fecha 21 de octubre de 2020, el Concesionario CODAD S.A.S. reconoce económicamente el incumplimiento actividades de mantenimiento a los cerramientos perimetrales de Engativá y pagó a la ANI un valor de CUARENTA Y UN MILLONES CUARENTA Y CINCO MIL QUINIENTOS NOVENTA Y NUEVE PESOS CON NOVENTA Y UN CENTAVOS MCTE (COP \$41.045.599,91). <p>En relación con las unidades de medida preventivas se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de obligaciones en los contratos de concesión, lo que permite cumplir a cabalidad el objetivo misional de la Entidad y evitar que se repitan falencias en esta materia.</p> <p>De otra parte, se consultaron las bases de datos de los planes de mejoramiento institucional y por procesos de la Entidad, con el fin de validar la no existencia de hallazgos y/o no conformidades asociadas al mantenimiento rutinario y periódico de las vías perimetrales de un aeropuerto administrado por la ANI. No se evidenció que en los últimos años (de 2019 a 2021) se hayan presentado hallazgos y/o no conformidades asociadas al mantenimiento rutinario y periódico de las vías perimetrales de un aeropuerto administrado por la ANI.</p>			

Hallazgo	1122-15	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Lo expuesto en esta sección, evidencia que la Entidad adelantó la gestión correspondiente para atacar la causa de <i>Incumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del concesionario, sin que la entidad haya efectuado los correctivos y aplicara los mecanismos para la conminación del contratista en el cumplimiento de las obras de mantenimiento</i> que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>Por otro lado, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión 0110 O.P de 1995 ha terminado y se encuentra en liquidación.</p>			

3.13.6 Hallazgo 1123-16

Hallazgo	1123-16	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 16. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal - Repavimentaciones pista norte.</p> <p>El laudo arbitral del 21 de noviembre de 2006, determinó que el concesionario CODAD está obligado y por lo tanto debe ejecutar tres (3) repavimentaciones a la pista (cada 6 años), es decir la primera en 2002, la segunda en 2008 y la tercera en el 2014, pero se realizaron, la primera en 2003, la segunda en 2009 y la tercera se está realizando en 2016. Presentándose desplazamiento del cronograma de mantenimiento y configurándose un posible detrimento patrimonial por valor de US\$114.192,07 (dólares de diciembre de 1994) por el menor valor de la inversión.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Acta de recibo de obra de repavimentación. Concepto técnico que confirme y cuantifique el retraso en el cronograma. Concepto financiero que cuantifique el efecto financiero causado por el retraso en el cronograma. Activación de proceso de cobro y/o mecanismo de controversias. <p>UNIDADES PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Interventoría y Supervisión <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre Alcance del informe de cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Desplazamiento en el cronograma de obras de mantenimiento, y por la diferencia en el valor presente de la inversión descontada con la TIR pactada del 25,17%, sin que se hubieran tomado acciones correctivas al respecto. No hay coherencia entre lo planeado y lo ejecutado lo que genera desplazamiento en el cronograma de obras."</p>		
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>Se resalta que con la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento se demuestra que a través del Auto de Archivo del Antecedente Fiscal N. ANT_IP-2017-01228-ANI, radicado en la Entidad mediante la comunicación N. 2018-409-000903-2 del 5 de enero del 2018, relacionado con la formulación del hallazgo en cuestión, la Contraloría General de la República concluyó lo siguiente: "(...) así las cosas, está demostrado que el Concesionario CODAD S.A., cumplió con las tres repavimentaciones de la Pista Norte del Aeropuerto El Dorado de Bogotá D.C., que el cambio de</p>			

Hallazgo	1123-16	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>cronograma se preció desde el mismo Laudo del año 2006, la tercera se estaba adelantando en el año 2016, como lo manifestó en el Hallazgo el mismo equipo auditor de la Contraloría General de la República”, resolviendo “ARCHIVAR por Inexistencia de Daño Patrimonial al Estado las diligencias contenidas en el Antecedente N° 20161130092016-4, de fecha 18 de abril de 2017, el cual refería presuntos manejo irregulares de recursos públicos en la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI, conforme a las razones expuestas en la parte motiva del presenta Auto.”, lo que demuestra que se atacó el hecho que dio lugar a la formulación del hallazgo.</i></p> <p>En relación con las unidades de medida preventivas, se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de obligaciones en los contratos de concesión, lo que permite cumplir a cabalidad el objetivo misional de la Entidad y evitar que se repitan falencias en esta materia.</p> <p>Con base en las unidades de medida cumplidas y teniendo en cuenta el auto de archivo emitido por la CGR, se evidencia que la causa de configurarse <i>un posible detrimento patrimonial por valor de US\$114.192,07 (dólares de diciembre de 1994)</i> que dio origen a la formulación del hallazgo cesó y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>Por otro lado, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión 0110 O.P de 1995 ha terminado y se encuentra en liquidación.</p>			

3.13.7 Hallazgo 1124-17

Hallazgo	1124-17	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 17. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal - Equipos etapa preoperativa.</p> <p>En el modelo financiero del Otrosí No. 4 de 2015, se observa la inclusión de gastos en la etapa preoperativa que corresponden a equipos que son necesarios con anterioridad a la operación. Equipos por valor de 3.111 millones de pesos constantes de enero de 2015 los cuales se establecieron para poder ejecutar las actividades de operación y mantenimiento de la siguiente manera: actividades obras civiles y actividades ayudas visuales.</p> <p>Sin embargo, en la visita de la CGR, se requirió la información de la ubicación y los documentos que certificaran la compra de los equipos, tales como facturas, hoja de vida, entre otros, y a la fecha no se ha demostrado el cumplimiento del compromiso contractual de adquirir estos equipos, situación que se podría configurar en un presunto detrimento patrimonial del Estado por valor de \$3.474,4 millones de septiembre de 2016.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de interventoría. Concepto jurídico de abogado externo- interventoría. Fallo a la reforma a la demanda de reconvención. <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Interventoría y Supervisión. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre 		

Hallazgo	1124-17			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: “A la fecha no se ha demostrado el cumplimiento del compromiso contractual de adquirir los equipos de la etapa preoperativa, así mismo, no se evidencia la gestión por parte de la Entidad, ni las acciones correctivas para que se dé cumplimiento al contrato.”				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>Con base en el plan de mejoramiento cumplido se evidenció que la Entidad y la Interventoría estuvieron al tanto del incumplimiento en materia de adquisición de equipos evidenciado por la Contraloría General de la República de manera permanente y con el respectivo seguimiento a las novedades presentadas, debido a este se emitieron varias comunicaciones de actualización a esta circunstancia que permitió establecer un parámetro definido y justificado que se trasladó a un escenario judicial como la demanda de reconvención del proceso arbitral 4922 entre la Agencia Nacional de Infraestructura- ANI y El Concesionario CODAD S.A.S, ratificando el incumplimiento cuyo fallo se emitió el 02 de julio de 2019 y determinó que la pretensión de cobro por parte de la Agencia por incumplimiento de la adquisición de los equipos del OPEX fue Denegada.</p> <p>Por otra parte, la ANI recibió la comunicación con radicado ANI N. 2019-409-069645-2 del 9 de julio de 2019 de la Dirección de Investigaciones, Juicios Fiscales y Jurisdicción Coactiva de la Contraloría General de la República, en donde se comunicó que mediante el Auto N. 0444 del 12 de junio de 2019 se ordenó ARCHIVAR la indagación preliminar N. ANT-IP-2018-01214, relacionada con las presuntas irregularidades de carácter fiscal relacionadas con adquisición de los equipos del OPEX en hallazgo en cuestión.</p> <p>En relación con a las unidades de medida preventivas se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de obligaciones en los contratos de concesión, lo que permite cumplir a cabalidad el objetivo misional de la Entidad y evitar que se repitan falencias en esta materia.</p> <p>De acuerdo con el desarrollo del plan de mejoramiento se evidenció que se atacó la causa de no demostrar el “cumplimiento del compromiso contractual de adquirir los equipos de la etapa preoperativa, así mismo, no se evidencia la gestión por parte de la Entidad, ni las acciones correctivas para que se dé cumplimiento al contrato”, y teniendo en cuenta el auto de archivo emitido por la CGR se evidencia que la causa de configurarse “un presunto detrimento patrimonial del Estado por valor de \$3.474,4 millones de septiembre de 2016”, se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>Por otro lado, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión 0110 O.P de 1995 ha terminado y se encuentra en liquidación.</p>					

3.13.8 Hallazgo 1126-19

Hallazgo	1126-19			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 19. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria - Señalización de obra MIKE 2.</p> <p>El Plan de Seguridad Operacional Construcción de calle de rodaje MIKE 2, en el numeral 11. Especificaciones de cerramiento y señalización de obra, establece que, se utilizaran maletines debidamente arriostros, complementados con luces de obstrucción color rojo, omnidireccionales debidamente fijadas localizadas según lo establece el RAC 14, sin embargo en la visita de inspección</p>				

Hallazgo	1126-19	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
	realizada por la CGR en septiembre de 2016, se observó que los maletines no se encuentran debidamente arriostrosados y no se observaron las Luces que establece el RAC14.				
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Acta de comité técnico. 2. Informe mensual de Interventoría. 3. Inicio de proceso sancionatorio. UNIDADES PREVENTIVAS 4. Manual de Interventoría y supervisión. INFORME DE CIERRE 5. Informe de cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Incumplimiento contractual por la no aplicación de las medidas de seguridad operacional establecidas en el RAC 14"				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>Con base en la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento, se evidenció que la Interventoría exhorto al Concesionario a realizar los ajustes pertinentes para cumplir los requerimientos en materia de seguridad operacional, según se concluye a continuación: "(...) al respecto la interventoría Consorcio A&I 2015 informa que a través de los reportes remitidos mes a mes en el informe de interventoría, debido a que dicho hallazgo se le conmino al Concesionario CODAD S.A. en diferentes recorridos dar cumplimiento al Reglamento Aeronáutico de Colombia el RAC14 y especialmente a la señalización por las obras que dicho Concesionario viene implementando en el Aeropuerto durante la ejecución de las obras correspondientes al Otrosí No. 4, por lo cual hasta la fecha el Concesionario viene ajustando la implementación en campo para dar cumplimiento a cabalidad toda normativa de seguridad, protocolos y reglamentos debidamente , de esta manera, como lo ha venido exigiendo. Adicionalmente el Concesionario CODAD S.A. informa también que no se ha presentado algún problema operacional y que el Concesionario resuelve oportunamente las observaciones hechas por la Interventoría. (...)" con lo que se evidencia que se dio cumplimiento contractual a la aplicación de medidas de seguridad operacional establecidas en el RAC14, específicamente a la implementación del Plan de Seguridad Operacional en la Construcción de la Calle de Rodaje Mike2, numeral 11. "Especificaciones de cerramiento y señalización de obra" mediante la implementación de maletines debidamente arriostrosados, complementados con luces de obstrucción color rojo, omnidireccionales debidamente fijadas localizadas según lo establece el RAC14, según indicó la ANI en el informe de cierre del hallazgo.</p> <p>En relación con las unidades de medida preventivas, se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de obligaciones en los contratos de concesión, lo que permite cumplir a cabalidad el objetivo misional de la Entidad y evitar que se repitan falencias en esta materia.</p> <p>De otra parte, se consultaron las bases de datos de los planes de mejoramiento institucional y por procesos de la Entidad, con el fin de validar la no existencia de hallazgos y/o no conformidades asociadas al incumplimiento en el Plan de Seguridad Operacional de Construcción de un aeropuerto administrado por la ANI. No se evidenció que en los últimos años (de 2019 a 2021) se hayan presentado hallazgos y/o no conformidades asociadas al incumplimiento en el Plan de Seguridad Operacional de Construcción de un aeropuerto administrado por la ANI.</p>					

Hallazgo	1126-19	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Lo expuesto en esta sección, evidencia que la Entidad adelantó la gestión correspondiente para eliminar la causa de <i>Incumplimiento contractual por la no aplicación de las medidas de seguridad operacional establecidas en el RAC 14</i> que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>Por otro lado, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión 0110 O.P de 1995 ha terminado y se encuentra en liquidación.</p>			

3.13.9 Hallazgo 1127-20

Hallazgo	1127-20	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 20. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal - Estado de la pista sur.</p> <p>El numeral 4 de la sección 2 Tomo II de los pliegos de condiciones del contrato. Labores de mantenimiento establece que: "...El concesionario será responsable por que las condiciones de la segunda pista, carreteros y calles de intercomunicación construidos bajo este mismo contrato permanezcan en las mejores condiciones de operación durante todo el periodo de la concesión...". Sin embargo en visita de inspección realizada a la pista sur en septiembre de 2016, se observaron deficiencias en el pavimento, tales como, desprendimiento de agregados en sectores donde se ha realizado microfresado, fisuras longitudinales y transversales, ahuellamiento, ondulaciones, rodadura abierta y en algunos sectores lama por depósito de agua, lo que demuestra que el concesionario no realizó la repavimentación establecida en el contrato, incumpliendo las especificaciones técnicas de mantenimiento. Así mismo, no se evidencia que la entidad haya efectuado los correctivos y aplicara los mecanismos para la conminación del contratista en su cumplimiento, razón por la cual se podrá configurar en un presunto detrimento en el patrimonio del Estado, por un valor de US \$3,8 millones correspondiente a \$16.142.433.457 pesos de septiembre de 2016</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Fallo del proceso sancionatorio. Informe de Interventoría. <p>UNIDADES PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Interventoría y Supervisión. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre. 				
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Incumpliendo las especificaciones técnicas de mantenimiento y falta de seguimiento de la entidad para tomar los correctivos y aplicara los mecanismos para la conminación del contratista en su cumplimiento."</p>				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					

Hallazgo	1127-20	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Con base en la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento, se evidenció que se realizó un procedimiento sancionatorio al Concesionario por el incumplimiento del concesionario CODAD S.A. en relación con las obligaciones de mantenimiento del proyecto, lo cual resolvió lo siguiente:</p> <p><i>"PRIMERO: MODIFICAR el "ARTÍCULO TERCERO" de la Resolución N. 1297 del 21 de septiembre de 2017, el cual quedará así:</i></p> <p><i>"ARTÍCULO TERCERO. - Como consecuencia de lo anterior, HACER EFECTIVA la Cláusula Vigésima Séptima - Pena Pecuniaria del Contrato de Concesión 110-OP-95, en cuantía de VEINTIÚN MIL DOSCIENTOS VEINTITRÉS MILLONES SETECIENTOS SESENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS TREINTA PESOS CON OCHENTA Y UN CENTAVOS MCTE (\$21.223.762.230,81), la cual deberá ser pagada por la COMPAÑÍA DE DESARROLLO AEROPUERTO EL DORADO S.A. - CODAD S.A., sin perjuicio de la compensación establecida en dicha cláusula"</i></p> <p>Con lo que se evidencia que se aplicaron <i>los mecanismos para la conminación del contratista en su cumplimiento.</i></p> <p>En relación con a las unidades de medida preventivas se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de obligaciones en los contratos de concesión, lo que permite cumplir a cabalidad el objetivo misional de la Entidad y evitar que se repitan falencias en esta materia.</p> <p>Lo expuesto en esta sección, evidencia que la Entidad adelantó la gestión correspondiente para eliminar la causa de <i>falta de seguimiento de la entidad para tomar los correctivos y aplicara los mecanismos para la conminación del contratista en su cumplimiento</i>, visto que se adelantaron los procesos administrativos correspondientes para conminar al Concesionario por los incumplimientos presentados, con lo que desapareció la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>Por otro lado, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión 0110 O.P de 1995 ha terminado y se encuentra en liquidación.</p>			

3.13.10 Hallazgo 1128-21

Hallazgo	1128-21	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 21. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria - Acta de entrega de archivo de contrato de concesión 0110 OP de 1995.</p> <p>La ANI adolece de los soportes documentales técnicos, operativos, financieros y administrativos, completos, respecto del desarrollo de la concesión antes de la subrogación, y solicitados los mismos por parte de la auditoría, a fin de efectuar la proyección del modelo financiero, e identificar el impacto de los desplazamientos del cronograma de obra, se encontró, que aun a la fecha, la entidad no tiene todo el componente respecto de los documentos mínimos generales de la concesión.</p> <p>A pesar de la solicitud de la ANI a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, después de aproximadamente 3 años no ha sido posible que se allegue dicho archivo.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de gestión adelantada. Comunicación de traslado del hallazgo a la AEROCIVIL. Oficio de traslado por competencia dirigida a la Oficina de Control Interno. Oficio de solicitud de traslado por competencia a la CGR. <p>UNIDADES PREVENTIVAS</p>		

Hallazgo	1128-21			Efectividad	No Efectivo
	5. Decreto 029 de 2015 del Gobierno INFORME DE CIERRE 6. Informe de cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: “Deficiencia en la gestión tendiente a la ubicación, organización e integralidad de la información técnica, operativa, financiera y administrativa completa, respecto del desarrollo de la concesión”				
Incidencia	Administrativo con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa
Análisis de efectividad					
<p>Analizada la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento, se evidenció la solicitud de la información a la AEROCIVIL y los oficios de solicitud de traslado por competencia del hallazgo en cuestión a AEROCIVIL a la Oficina de Control Interno, mediante memorando con radicado ANI N. 2017-309-010816-3 del 4 de agosto de 2017 y de la Oficina de Control Interno a la Contraloría General de la República con Radicado ANI N. 2017-102-025886-1 del 14 de agosto de 2017, al cual la CGR dio respuesta mediante la comunicación con Radicado ANI N. 2019-409-025818-2 del 13 de marzo de 2019 en los siguientes términos: “(...) En atención a la petición del asunto allegada a nuestra Delegada, donde esa Oficina solicita dar traslado por competencia a la Aerocivil del hallazgo No. 1128- 21, producto de la auditoría vigencia 2016 al modo aeroportuario, al respecto esta Delegada rechaza lo solicitado por improcedente, por lo tanto, debe establecer una acción que le permita subsanar realmente los problemas que se mencionan dentro del hallazgo determinado en el proceso auditor, dado que este ya culminó su debido trámite, conforme lo reglado entre otros, por las Resoluciones 010 de 2016, 014 de 2017, 022 de 2018, 6289 de 2011 y 7350 de 2013.” Subrayado fuera del texto.</p> <p>Posteriormente a la comunicación de la CGR la Entidad ha adelantado mesas de trabajo con la Aerocivil con el fin de dar cierre a lo evidenciado en la formulación del hallazgo, sin embargo, no se tiene una comunicación definitiva por parte de la Aerocivil o un informe de gestión de la ANI en donde se evidencie que se cuenta con la gestión relacionada <i>tendiente a la ubicación, organización e integralidad de la información técnica, operativa, financiera y administrativa completa, respecto del desarrollo de la concesión.</i></p> <p>De acuerdo con lo expuesto anteriormente se evidencia que la causa evidenciada por la CGR: “Deficiencia en la gestión tendiente a la ubicación, organización e integralidad de la información técnica, operativa, financiera y administrativa completa, respecto del desarrollo de la concesión” persiste, por lo que se declara la No Efectividad del Plan de Mejoramiento.</p>					

3.14 Neiva – Espinal – Girardot (1G)

3.14.1 Hallazgo 975-44

Hallazgo	975-44	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo 44. Glorieta Terminación Variante El Guamo. (A y D). La construcción de la glorieta que conecta la Vía Nacional con la Variante de Guamo, no cumple las especificaciones técnicas para este tipo de intersección, contrariando presuntamente lo dispuesto en el Manual de Diseño Geométrico, numeral 6.3.1.3 Glorietas, numeral 2, Criterios Geométricos.		

Hallazgo	975-44	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Documento con estudio de señalización para esta intersección 2. Documento de no objeción de la interventoría para la señalización 3. Diseño geométrico definitivo de la intersección 4. Documento de no objeción del diseño geométrico definitivo 5.- Informe de Interventoría <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Manual de interventoría y supervisión 7. Contrato Estándar 4G <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Informe de cierre 9.- Alcance al Informe de Cierre 				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Incumplimiento del manual de diseño geométrico."				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>La causa del hallazgo se describe así: "Incumplimiento del manual de diseño geométrico.". En la verificación de efectividad del plan de mejoramiento se evidenció la demolición de la intersección Guamo Norte por parte del Concesionario Autovía Neiva Girardot S.A.S y la reconstrucción del mismo acorde los lineamientos del manual de diseño geométrico no objetado por la Interventoría HMV Consultoría S.A.S, mediante radicado ANI 20164090657652 del 2016, por lo tanto, se evidencia que con las acciones correctivas desaparece la causa del hallazgo.</p> <p>Asimismo, el plan de mejoramiento incluye acciones preventivas como lo es un modelo de contrato estándar 4G de concesiones y el manual de interventoría y supervisión, con lo cual la Entidad busca la implementación de controles adicionales que reduzcan la probabilidad de repetición de la causa del hallazgo.</p>					

3.14.2 Hallazgo 981-50

Hallazgo	981-50	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 50. Accesos Predios Variante de Espinal (A).</p> <p>En las variantes de Guamo y Espinal, algunos predios fueron divididos por la construcción de las variantes con accesos construidos por la concesión, que no cuentan con una geometría que permita el ingreso seguro de los vehículos a la variante, lo cual genera riesgo de accidente por falta de visibilidad de los que transitan por la variante o salen del predio a esta.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Informe de la interventoría que evidencie el cumplimiento de las especificaciones contractuales asociadas con los accesos de los predios de la variante Espinal 2. Análisis jurídico sobre la aplicación de la norma frente al contrato. 3. Informe de Interventor <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Manual de Interventoría y Supervisión 				

Hallazgo	981-50			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	INFORME DE CIERRE 5. Informe de cierre 6.- Alcance del informe de Cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "No se demostró que se haya mejorado geoméricamente el acceso."				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición o modificación del fundamento normativo
Análisis de efectividad					
<p>En la revisión de la documentación que soporta el cumplimiento de las acciones de mejoramiento, se evidenció gestión de la Interventoría para que en el proyecto se superara el hecho que dio lugar al hallazgo, no obstante, según el concepto jurídico sobre la aplicación de la norma (UM2), de la firma Medellín y Durán Abogados S.A.S con oficio con radicado ANI 20174091389012 del 28 de diciembre de 2017 se concluye:</p> <p><i>"(...) no existe disposición aplicable al contrato que imponga la obligación de construir carriles de aceleración y desaceleración, por cuanto ninguna disposición anterior a la fecha en que se incorporaron estas obras al contrato - 17 de enero de 1997 para la "Variante El Guamo" y el 27 de enero de 2006 para la Variante del Espinal-, así lo exige. En el mismo sentido, se puede afirmar que tampoco existe una obligación contractual que regule la construcción de carriles de aceleración y desaceleración, ya que el contrato, según la información suministrada por la correspondiente gerencia, solo contempla la obligación construir accesos a los predios lindantes y a entregarlos en las mismas o mejores condiciones de las que se encontraron con anterioridad a la obra."</i></p> <p>Sin embargo, a través del plan de mejoramiento se evidencia la implementación del Manual de Interventoría y Supervisión, que brinda lineamientos en el seguimiento a proyectos, buscando así reducir la probabilidad de repetición de la causa del hallazgo</p> <p>Por otro lado, se debe tener en cuenta que el hallazgo se relaciona con el contrato de concesión No. 849 de 1995, que cuenta con acta de liquidación el 10 de diciembre de 2018, por lo cual, la causa desaparece pues ya no se encuentra vigente el contrato.</p>					

3.14.3 Hallazgo 1022-91

Hallazgo	1022-91			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo 91. Permisos de Ocupación de Derecho de Vía. (A y D). En visita de inspección efectuada por la CGR en julio de 2015, se evidenció la obra en construcción en una Planta de agregados del Guamo y la operación de esta planta con entrada y salida de volquetas, que afecta el derecho de vía, la cual no cuenta con el correspondiente permiso, de conformidad con lo establecido en las Resoluciones 0063 de 2003 y 716 de 2015 y no se evidencia gestión del Concesionario con relación a comunicar a la ANI y a la autoridad competente de esta situación, lo que ha traído como consecuencia el deterioro de la carpeta asfáltica y de la señalización horizontal por la entrada y salida de vehículos de carga, así como el riesgo de accidentes por la falta de señalización de obra y por no contar con los carriles de aceleración y desaceleración que requiere este tipo de				

Hallazgo	1022-91			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	actividades. Contrariando presuntamente los artículos 4° numeral 4., 5° numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993 y artículo 84 de la Ley 1474 de 2011.				
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Informe de interventoría relativo a la gestión realizada frente a la sustitución descrita en el hallazgo 2. Concepto jurídico de abogado externo con acciones a seguir 3. Manual de Interventoría y Supervisión 4.- Informe del concesionario sobre las gestiones realizadas para restitución del espacio público indicado en la descripción del hallazgo. 5.- Acción judicial por parte de la ANI, si es procedente. 6.- Informe de Cierre 				
Causa del hallazgo	En visita de inspección efectuada por la CGR en julio de 2015, se evidenció la obra en construcción en una Planta de agregados del Guamo y la operación de esta planta con entrada y salida de volquetas, que afecta el derecho de vía, la cual no cuenta con el correspondiente permiso de ocupación de derecho de vía				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho y del fundamento normativo
Análisis de efectividad					
<p>Respecto a la causa de hecho, en la revisión de las evidencias de las unidades de medida ejecutadas, se evidenció que las entidades responsables de la custodia del derecho de vía son la Alcaldía de Guamo y la Policía Nacional de Carreteras, según se concluye en la unidad de medida 2: concepto jurídico abogado externo con acciones a seguir, por lo que, según este concepto la ANI solicitó al Concesionario iniciar una acción popular con el fin de obtener la restitución del espacio público y adicionalmente la demolición de un muro perimetral que estaba construyendo Agregados Nacionales S.A. en áreas no permitidas, lo cual concluyó en el fallo en primera instancia ordenando a la empresa Agregados Nacionales S.A. a restituir la franja de retiro ocupada indebidamente y la demolición total del muro.</p> <p>Por otra parte, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión N. 849 de 1995 cuenta con acta de liquidación, suscrita el 10 de diciembre de 2018; por lo que, ha desaparecido el fundamento normativo.</p> <p>En relación con a las unidades de medida preventivas, se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control a la obtención de permisos requeridos en el desarrollo de un contrato de concesión, con el fin de no presentar falencias en el seguimiento de esta obligación contractual y por ende evitar la formulación de nuevos hallazgos en esta materia.</p> <p>De acuerdo con la realización de las unidades de medida se evidenció que se restituyó el derecho de vía que estaba ocupado indebidamente en la planta de agregados del Guamo, por lo que se eliminó la causa que dio origen a la formulación del hallazgo; también se debe tener en cuenta que el contrato de concesión N. 849 de 1995 cuenta con acta de liquidación, suscrita el 10 de diciembre de 2018. Se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>					

3.15 Ruta del Sol I

3.15.1 Hallazgo 985-54

Hallazgo	985-54		Efectividad	No efectivo	
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 54. Uso de Recursos Equity Contrato de Concesión 002 de 2010. (A, F y D)</p> <p>El 15 de julio de 2010 el Concesionario aportó \$70,000" millones correspondiente a los recursos Equity y de este mismo rubro el 20 de octubre de 2010 retiró la suma de \$20,000 millones, es decir, que solo tres meses después de fondear retira parte de los recursos. Adicionalmente, se ha venido pagando con cargo a la misma cuenta, los intereses generados por esta obligación, de manera tal que en el mes de enero de 2011 se pagó a una Entidad financiera la suma de Seiscientos Veinte Millones Setecientos Cuatro Mil Pesos (\$620.7 millones), estos dos retiros de la subcuenta aportes Equity son contrarios a la finalidad de los recursos antes señalados. En la respuesta dada por la Entidad suministró copia del informe de la fiduciaria donde se manifiesta que el concesionario el 9 de febrero de 2012 reintegró la suma de \$20,000 millones. Sin embargo sobre los \$620.7 millones no realizó pronunciamiento alguno. En tal sentido se generó un presunto detrimento al Estado en \$5,358.8 millones de pesos constantes de 2008, equivalentes a \$9,457.3 millones de pesos corrientes de 2014, que corresponde a la afectación que sufrió el proyecto al retirar dichos recursos y reintegrar solo \$20,000 millones, es decir el valor del dinero en el tiempo no fue reconocido por el concesionario.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDAD DE MEDIDA CORRECTIVA 1)Informe de Interventoría</p> <p>UNIDAD DE MEDIDA PREVENTIVA 2)Modelo estándar 4G</p> <p>INFORME DE CIERRE 3)Informe de cierre</p>				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Presunto incumplimiento de la fiduciaria del deber de debida diligencia en el desarrollo de sus obligaciones porque permitió que se destinaran recursos a una finalidad diferente a la autorizada."				
Incidencia	Fiscal, disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>Con base en la causa descrita por la Contraloría General de la República: "Presunto incumplimiento de la fiduciaria del deber de debida diligencia en el desarrollo de sus obligaciones porque permitió que se destinaran recursos a una finalidad diferente a la autorizada", se evidenció que a través del plan de mejoramiento se demuestra la gestión liderada por la interventoría del proyecto, Consorcio Zañartu – Mab – Velnec, con ocasión del presunto incumplimiento alertado por el Ente de Control; no obstante, la información presentada a través del plan de mejoramiento únicamente es clara respecto a la suma de \$20,000 millones, que, según el informe que acredita la acción correctiva, el Concesionario "(...) lo efectuó para pagar un anticipo a su proveedor de concreto, pero que al cambiar la forma de pago del contrato de suministro de concreto, utilizó el dinero para el abono al capital de la obligación financiera."</p> <p>Respecto a la suma de \$20,000 millones, la interventoría, Consorcio Zañartu – Mab – Velnec, concluyó:</p>					

Hallazgo	985-54	Efectividad	No efectivo
<p><i>“Debemos destacar que en este evento no se presentó ningún perjuicio al proyecto o a la entidad, toda vez que estos dineros pertenecieron a la Cuenta Aportes Concesionario de la cual, de acuerdo con la sección 3.02 literal (d) (i), los remanentes son de libre disposición del concesionario y entre ellos se encontrarían los rendimientos que se hubiesen producido durante el lapso transcurrido entre el giro del anticipo y su amortización. Además, durante este mismo lapso, el proyecto no requirió los recursos en mención.”</i></p> <p>Lo que dio lugar a que desde la Entidad no se iniciaran procesos conminatorios asociados a estos \$20,000 millones, pues, con el informe de cierre del plan de mejoramiento, el Vicepresidente Ejecutivo, vigente en ese momento, concluyó:</p> <p><i>“(…) teniendo en cuenta que el informe de interventoría concluye que no hay ningún tipo de afectación económica al proyecto, no se ve la necesidad de iniciar un proceso sancionatorio en contra del concesionario, por lo anterior no se remitirá memorando a la Gerencia de Defensa Judicial.”</i></p> <p>No obstante, como se indicó líneas arriba, una vez revisado el plan de mejoramiento cumplido no se tiene claridad con relación a los \$620.7 millones que comenta la Contraloría General de la República en el hallazgo, lo que impide declarar la efectividad de las unidades de medida implementadas.</p>			

3.16 Bogotá – La Vega – Villeta

3.16.1 Hallazgo 1056-20

Hallazgo	1056-20	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 20. Administrativo - Inestabilidades Geológicas contrato 447/94</p> <p>Desde el año 2012 se viene presentando controversia entre el concesionario y la Agencia, respecto del reconocimiento de las obras necesarias para las inestabilidades geológicas. La ANI y la interventoría conceptúan que el concesionario debe asumir los costos de obra, dado que los porcentajes establecidos en las tablas de distribución del rubro inversión no son tope de los valores de obra que debe ejecutar el concesionario. Por lo anterior, de no ser atendidas las zonas inestables o mitigar aquellas situaciones que se pueden presentar, se generarían riesgos de accidentalidad vial y posibles pérdidas económicas por daños y perjuicio que se puede causar a la comunidad y al Estado. Además, puede afectar continuidad de las especificaciones técnicas que se buscó con estas obras, afectando los tiempos de desplazamiento y por ende la calidad que se presta a los usuarios.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar un informe integral (riesgos y jurídico) que demuestre la causa del hallazgo fue superada 2. Requerimiento al Concesionario 3. Seguimiento al cumplimiento por parte del Concesionario 4. Matriz de riesgos del proyecto <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Informe de cierre 6. Alcance Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: “Desde el año 2012, se viene presentando controversia entre el Concesionario y la Agencia, respecto del reconocimiento de las obras necesarias para las inestabilidades geológicas.”</p>		

Hallazgo	1056-20			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>En la revisión del informe integral (riesgos y jurídico) de la unidad de medida n. 1, realizado por la Entidad, se evidenció que se realizaron los análisis pertinentes para identificar los sitios con inestabilidades geológicas, y como resultado, con base en los informes de Interventoría y del Concesionario, se definieron los sitios inestables a ser intervenidos por el Concesionario con sus recursos, visto que hacían parte del alcance del contrato y cuales sitios inestables están a cargo de la Agencia por ser derivados del fenómeno de fuerza mayor asociado al fenómeno de la niña; por otra parte, las unidades de medida 2 y 3 estuvieron orientadas a requerir el cumplimiento de lo establecido al Concesionario, y así poder realizar las obras en los sitios inestables requeridos y garantizar la seguridad de operación en el corredor.</p> <p>Lo anterior, evidencia que cesó la controversia entre el Concesionario y la Agencia, teniendo en cuenta que se definieron las obras a ser reconocidas al Concesionario, por considerarse ocasionadas por un evento de fuerza mayor, por lo que se eliminó la causa que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>					

3.16.2 Hallazgo 1057-21

Hallazgo	1057-21			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 21. Administrativo - Pendientes concesión Bogotá - Villeta contrato 447/94</p> <p>Revisados algunos oficios e informes, emitidos por el concesionario, Interventor y ANI del proyecto de Concesión Bogotá - Villeta, se observó que, a 31 de diciembre de 2015, presentaba los siguientes eventos pendientes:</p> <p>1. Desde 2011, se presenta controversia respecto de la definición de costos y responsabilidad en la construcción y traslado de la escuela El Chuscal, La Vega. 2. Cobro por parte del concesionario de las primas que generaron el ajuste de las vigencias de las pólizas de seguros para los tramos 2, 3 y 4B. 3. Asignación de recursos adicionales. 4. 126 predios por adquirir. 5. Asignación de recursos adicionales para la construcción de las obras de canalización de descoles de las alcantarillas existentes.</p> <p>Lo que ha generado ampliación de la etapa de construcción, que debió culminar en diciembre de 2013 y solo terminó hasta febrero de 2015, afectación en la ampliación de la doble calzada y demoras en la construcción del nuevo puente vehicular el Cortijo Costado Norte.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <p>1. Informe. 2. Actas de Entrega. 3. Alcance Informe Concesionario 4. Informe Apoderada</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <p>5. Procedimiento Predial. 6. Contrato estándar 4G.</p>				

Hallazgo	1057-21	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
	INFORME DE CIERRE 7. Informe de cierre 8. Alcance Informe de cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Falta de seguimiento y control de la Interventoría"				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad En la revisión del informe integral (técnico, predial, social y riesgos) de la unidad de medida n. 1, realizado por la Entidad, se evidenció que los pendientes señalados por la CGR fueron resueltos oportunamente, según se describe a continuación: 1. La escuela El Chuscal se construyó, fue entregada el 29 de abril de 2017 y los costos fueron asumidos por el Concesionario, por lo que la controversia fue resuelta a favor de la Entidad. 2. Se aclaró que el Concesionario no ha efectuado cobros formales relacionados con las primas generadas por la actualización de las pólizas. 3. El Concesionario realizó las adecuaciones relacionadas con garantizar la capacidad hidráulica necesaria y estabilidad en los encoles, descoles, sistemas de conducción y zonas aferentes de drenaje, asumiendo el costo y ejecución de éstas. 4. En la unidad de medida N. 2 se presentaron los soportes de entrega de los predios requeridos para la construcción de la doble calzada y en el informe de la unidad de medida N. 4 de la apoderada se reportó el estado de los predios en expropiación los cuales fueron entregados en su totalidad. En relación con a las unidades de medida preventivas se evidenció que los procedimientos asociados a la gestión predial implementados en la Entidad, en el desarrollo de los contratos de cuarta generación, han permitido a la Agencia ejercer un mayor seguimiento y control, con el fin de no presentar falencias en el seguimiento de obligaciones contractuales asociadas a la adquisición predial y por ende evitar la formulación de nuevos hallazgos en esta materia. Lo anterior, evidencia que en el proyecto se atendieron los pendientes evidenciados por la CGR, por lo que se eliminó la causa que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento.					

3.17 Transversal de Las Américas

3.17.1 Hallazgo 948-17

Hallazgo	948-17	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	Hallazgo 17. Determinación de recursos para adquisición predial. (A). Transversal de las Américas. Los recursos estipulados para la adquisición predial resultaron insuficientes. Pese a la activación del Fondo de Contingencias para respaldar el riesgo predial asumido por la Agencia, para garantizar la consecución de los valores adicionales, se observa que no fueron suficientes, y por ende se recurrió a la búsqueda de tales recursos para cubrir dicho déficit, situación que contrapone la finalidad de obtener un alivio fiscal a través de la suscripción de un contrato de concesión, el cual tiene como fin entre otros aspectos contar con el apoyo "[...] de los recursos y conocimientos privados; de este modo facilitan que los recursos públicos se enfoquen en otras necesidades de la actuación estatal". En este				

Hallazgo	948-17			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	orden de ideas, la situación expuesta, refleja debilidades en la etapa de estructuración, y por ende en el proceso de planeación, que se traduce en una gestión no consecuente con los principios" que rigen el contexto de la Gestión Pública.				
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 1. Contrato del estructurador 2. Modelo estándar Contrato 5G, incluye los apéndices técnicos 3. Procedimientos: - Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada - EPIT-P-003 - Adquisición predial - GCSP-P-010 - Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025 INFORME DE CIERRE 4. Informe de Cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Debilidades en la etapa de estructuración, y por ende en el proceso de planeación"				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición o modificación del fundamento normativo
Análisis de efectividad					
La causa de hallazgo se describe de la siguiente manera: "Debilidades en la etapa de estructuración, y por ende en el proceso de planeación".					
En virtud de que la causa se encuentra relacionada con la estructuración del proyecto carretero que actualmente se está terminando y que no fue estructurado por la ANI, ya que Transversal de Las Américas corresponde a un proyecto 3G y la gestión de la ANI inició con los proyectos 4G, se evidencian acciones de mejora preventivas que, por un lado, recogen las lecciones aprendidas de las antiguas generaciones de concesiones para disminuir sobrecostos en material, y por otro lado, buscan emitir lineamientos asociados a la supervisión predial de un proyecto en ejecución.					
Hacen parte de las unidades de medida preventivas: un nuevo modelo estándar de contratos 5G, nuevo modelo de contratos con el estructurador de un proyecto de 5G, procedimientos de: Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada - EPIT-P-003, adquisición predial - GCSP-P-010 y seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025.					

3.17.2 Hallazgo 953-22

Hallazgo	953-22			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Soportes técnicos en el cálculo de mejora. (A y D) Soportes Técnicos en el cálculo de mejora. En el informe valuatorio del predio VA-Z2-06-02-017, se estableció un valor de \$563 MM para la mejora (...), con ausencia de soportes técnicos. Esta información fue solicitada por la interventoría al concesionario y en comunicación de mayo de 2015, la interventoría indica que esta información a la fecha no ha sido atendida.				
Plan de Mejoramiento	1. Protocolo de Avalúos 2. Oficio al concesionario 3. Oficio a la Interventoría				

Hallazgo	953-22			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	4. Concepto de la interventoría sobre eventual sanción al concesionario por el incumplimiento en la entrega de los soportes 5. Soporte de sanción, si aplica 6. Manual de Interventoría y Supervisión 7. Informe de cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Por lo anterior se observa una presunta vulneración de lo estipulado en el Contrato de Concesión 008 de 2010, en particular, lo establecido la Sección 2.05 "Principales obligaciones del Concesionario durante la Fase de Construcción" literal j y literal e, en lo referente al Apéndice C Predial, numeral 2.3.3.1, viñeta decima."				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>La causa del hallazgo se describe así: "Por lo anterior se observa una presunta vulneración de lo estipulado en el contrato de concesión No. 008 de 2010, en particular, lo establecido la Sección 2.05 "Principales obligaciones del Concesionario durante la Fase de Construcción" literal j y literal e, en lo referente al Apéndice C Predial, numeral 2.3.3.1, viñeta decima."</p> <p>En la revisión de efectividad del plan de mejoramiento, se verifico que la Supervisión e Interventoría realizaron acciones correctivas para conminar al Concesionario al cumplimiento de sus obligaciones contractuales en lo referente a avalúos, lo que se certificó por parte de la Interventoría a través del radicado ANI No. 2017409455052 del 3 de mayo de 2017 (UM4), así:</p> <p><i>"En todo caso, si al revisar los expedientes se observa que algunos no se encuentran debidamente soportados en su proceso de avalúo, con cumplen con los requisitos legales establecidos en el Apéndice C, Contrato de Concesión, Resoluciones del IGAC 620 del 2008, 1420 del 1998, 898 de 2014, y demás leyes, decretos y resoluciones que le sean afines, se manifiestan las observaciones pertinentes, solicitándole al Concesionario que sean subsanadas para su aprobación inmediata, si subsanan y entregan los soportes requeridos con los cuales justifiquen los valores en los avalúos, se impartes las aprobaciones y consentimientos respectivos, razón por la cual este hecho la Interventoría conceptúa que <u>no se ha generado incumplimiento de multa, toda vez que al Concesionario por este concepto no se le ha notificado periodo de cura por retardo injustificado en el envío de la información requerida.</u>" (Subrayado fuera de texto).</i></p> <p>Por otra parte, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión No. 008 de 2010 se encuentra en etapa de liquidación, lo que evidencia la desaparición de la causa del hallazgo.</p> <p>De la misma manera, se evidenció la implementación de acciones preventivas como lo son el protocolo de avalúos el cual define estándares en materia de avalúos a ser aplicados por la ANI, teniendo en cuenta la normativa y legislación vigente en la materia; el Manual de Interventoría y Supervisión, con lo cual se asegura la implementación de controles adicionales que reduzcan la probabilidad de repetición de la causa del hallazgo.</p>					

3.17.3 Hallazgo 955-24

Hallazgo	955-24			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Mantenimiento del Corredor vial (A). Según el anexo técnico del contrato, el concesionario debe hacer mantenimiento rutinario en todos los tramos que le fueron entregados, durante todo el tiempo del contrato, incluyendo los segmentos de vía intervenidos por el INVÍAS. En la inspección visual a los citados corredores del INVÍAS, se				

Hallazgo	955-24			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	observan los daños descritos en el oficio. Esta situación se presenta por el incumplimiento del programa de mantenimiento, a debilidades en los controles de la interventoría y a la falta de definición por parte de la Agencia para la realización de los trabajos de mantenimiento mayor.				
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> Informe de Interventoría que identifique las zonas de alcance de mantenimiento y mantenimiento rutinario Concepto de Interventoría sobre el alcance contractual asociado al mantenimiento de los tramos cuestionados Otrosí Modificatorio, si se realiza el rebalanceo Memorando a Estructuración sugiriendo la inclusión de los sectores en nuevos proyectos y la premisa de estructurar proyectos origen-destino Manual de Interventoría y Supervisión 				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Esta situación se presenta debido al incumplimiento del programa de mantenimiento, a debilidades en los controles de la interventoría y a la falta de definición de recursos por parte de la Agencia para la realización de los trabajos de mantenimiento mayor; lo cual puede generar riesgos de seguridad a los usuarios de la vía. "				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición o modificación del fundamento normativo
Análisis de efectividad					
<p>En el análisis de efectividad de las acciones propuestas en el plan de mejoramiento, se encontró que la Entidad realizó acciones correctivas, como la suscripción del otrosí 11, donde se realizó un rebalanceo de las longitudes a intervenir, tanto para construcción como para operación y mantenimiento, lo que permitió superar la causa señalada por la Contraloría General de la República. Asimismo, se contemplaron dos acciones preventivas como lo es el Manual de Interventoría y supervisión y un memorando a Estructuración sugiriendo la inclusión de los sectores en nuevos proyectos y la premisa de estructurar proyectos origen-destino, lo que permite a la Vicepresidencia de Estructuración tomar las lecciones aprendidas en el desarrollo de los proyectos en pro de nuevas estructuraciones de contratos de asociaciones publico privadas, en los cuales se minimice la probabilidad de repetición de este tipo de hallazgos.</p> <p>Adicional a la verificación de la documentación que soporta el cumplimiento del plan de mejoramiento, se evidenció que, a marzo de 2022, el contrato de concesión No. 008 de 2010 superó la etapa de reversión y se encuentra en liquidación; por lo tanto, se concluye que el contrato está próximo a terminar, por esta razón se presenta la desaparición de la causa.</p>					

3.17.4 Hallazgo 1166-25

Hallazgo	1166-25			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 25. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Interventoría en el contrato de concesión 08 de 2010 - Transversal de las Américas.</p> <p>El contrato de concesión No. 08 de 2010 fue suscrito el 6 de agosto de 2010 y su acta de inicio para la etapa de preconstrucción es de junio 1 de 2011, de otra parte, con la información reportada por la entidad se evidencia que durante el periodo de tiempo comprendido entre el julio 26 a diciembre 11 de 2011 y marzo 12 y abril 15 de 2012, es decir, durante un lapso de tiempo equivalente a (5.5) meses después del inicio de la concesión, el contrato antes mencionado no presenta ninguna clase de intervención y vigilancia por parte de alguna interventoría.</p>				

Hallazgo	1166-25			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <p>1. Contrato de Interventoría N°020 de 2012</p> <p>2. Otrosí N°3 - Prórroga del Contrato de Interventoría hasta la finalización del Contrato de Concesión</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>3. Manual de Contratación</p> <p>4. Manual de Interventoría y Supervisión</p> <p>5. Reporte de la puesta en marcha de interventoría a tiempo con las concesiones</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>6. Informe de cierre</p>				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Inadecuada planeación y ausencia de un efectivo control por parte de la entidad respecto a la coordinación, control y vigilancia que debe mantener de manera constante respecto a la ejecución y cumplimiento del contrato 08 de 2010, por el hecho que mientras se contrató quien finalmente iba a realizar de manera constante y permanente tal actividad, se dejó un periodo prolongado sin la vigilancia y control, con el agravante que la etapa de construcción de obras inició el 20 de septiembre de 2012, situación que también genera mora en la toma de decisiones en los periodos en que no existió interventor."				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>En la revisión de la documentación que acredita la realización de las unidades de medida se evidenció la suscripción del Contrato de Interventoría N. 020 de 2012, según la unidad de medida N. 1, el cual fue prolongado hasta la finalización del contrato de concesión según la emisión del otrosí N. 3, entregado como evidencia de la unidad de medida N. 2.</p> <p>Respecto a las unidades de medida preventivas se identificaron acciones con miras a fortalecer los procedimientos de seguimiento a los contratos de interventoría y garantizar la correcta supervisión de los contratos de concesión.</p> <p>De otra parte, se consultaron las bases de datos de los planes de mejoramiento institucional y por procesos de la Entidad, con el fin de validar la no existencia de hallazgos y/o no conformidades asociadas a la ausencia de interventoría en proyectos de concesión carretera. No se evidenció que en los últimos años (de 2019 a 2021) se hayan presentado hallazgos y/o no conformidades asociadas a la ausencia de interventoría en proyectos de concesión carretera.</p> <p>Las acciones implementadas por la ANI demuestran que el proyecto cuenta con una interventoría hasta su finalización, por lo que desde la suscripción del contrato mencionado no se han repetido periodos sin la vigilancia y control requeridos, por lo que se eliminó la causa que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>Por otro lado, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión No. 008 de 2010 se encuentra en liquidación.</p>					

3.17.5 Hallazgo 1169-28

Hallazgo	1169-28	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 28. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal. Inversiones realizadas e ingresos esperados en los peajes de Cirilo y Rio Grande dentro de la concesión Vías de las Américas sector 1 - Contrato 08 de 2010.</p> <p>Se pudo establecer que las obras correspondientes a las áreas administrativas y/o de servicio de los peajes denominados Cirilo y Rio Grande, se encuentran suspendidas desde el 2 jun 2016 el primero y desde el 29 de sep 2016 el segundo.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Socializaciones anteriores a la construcción del peaje 2. Denuncia penal en contra de la Alcaldía de Turbo 3. Denuncia fiscal en contra de la Alcaldía de Turbo 4. Denuncia disciplinaria en contra del Alcalde y el Secretario de Planeación de la Alcaldía de Turbo 5. Acción judicial que conociere el Tribunal Administrativo de Antioquia 6. Pronunciamento del Tribunal Administrativo de Antioquia <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Solicitar a Contraloría el traslado del presente Hallazgo a la Alcaldía de Turbo <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Informe de cierre 				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: “Por imposición de sellamiento mediante medidas policivas por parte de la Alcaldía de Turbo, por no contar con la licencia de construcción. Lo que indica que estos peajes no se encuentran operando ni captando ingresos por recaudo.”				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>En la revisión de la documentación que acredita el cumplimiento de las unidades de medida se evidenció que se llevaron a cabo las denuncias correspondientes en contra de la Alcaldía de Turbo con el fin de levantar el sellamiento de las estaciones de peaje Cirilo y Río Grande, lo cual se logró y se pudo continuar con la construcción de las estaciones de peaje y su puesta en operación.</p> <p>En el análisis realizado por la Oficina de control Interno se evidenció que la Entidad, de manera transversal, ha implementado acciones preventivas como el <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> lo cual ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de obligaciones en los contratos de concesión, lo que busca emitir lineamientos orientados a que se cumpla a cabalidad el objetivo misional de la Entidad y evitar que se repitan falencias en materia de ejecución de los proyectos.</p> <p>Por otra parte, se debe tener en cuenta que la “socialización con las partes interesadas, de todos los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la ANI” hace parte de los proyectos estratégicos de la Entidad para el cuatrienio 2018-2022, lo que demuestra acciones de la Entidad en lo que corresponde a acercamientos con los involucrados en sus proyectos para disminuir inconvenientes en la construcción de la infraestructura prevista en sus contratos de concesión.</p>					

Hallazgo	1169-28	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Las acciones implementadas por la ANI demuestran que los peajes se pusieron en operación captando ingresos por recaudo, por lo que se eliminó la causa que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>Por otro lado, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión No. 008 de 2010 se encuentra en liquidación.</p>			

3.17.6 Hallazgo 1170-29

Hallazgo	1170-29	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 29. Administrativo. Estructuración del contrato de concesión No. 08 de 2010 - Transversal de las Américas. No existió previsión respecto de los recursos necesarios para la adquisición de los predios requeridos para la construcción del proyecto, contrato 08 de 2010. En la estructuración del proyecto se estimó el valor de la adquisición predial en \$27,551 millones (incluido el 20% adicional de riesgo predial a cargo del concesionario). Sin embargo según estudio predial se previó la proyección del valor de adquisición predial en \$335.177 millones, es decir, el 1289% más de lo programado.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 1. Contrato del estructurador 2. Modelo estándar Contrato 5G, incluye los apéndices técnicos 3. Procedimientos: - Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada - EPIT-P-003 - Adquisición predial - GCSP-P-010 - Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025</p> <p>INFORME DE CIERRE 4. Informe de Cierre</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Debilidades en la etapa de estructuración, y por ende, en el proceso de planeación, al reflejar que los recursos programados en el contrato inicial para la adquisición predial fueron insuficientes, pese a la activación del fondo de contingencias para respaldar el riesgo predial asumido por la agencia."</p>		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
Criterio de efectividad	Desaparición o modificación del fundamento normativo		
Análisis de efectividad			
<p>A través de la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento, se evidenció la gestión que se adelanta desde la ANI para que en los proyectos de 5G, estructurados por la Entidad, se reduzca la probabilidad de ocurrencia de riesgo de sobrecosto relacionado con la adquisición de predios. Asimismo, se presentan procedimientos que se implementan en la Entidad respecto al seguimiento y control de las obligaciones de concesionarios de proyectos en ejecución en materia predial.</p> <p>Se debe tener en cuenta que el contrato de concesión No. 008 de 2010, correspondiente al proyecto Transversal de Las Américas, actualmente en liquidación, fue estructurado con una metodología y supuestos diferentes a los que hoy en día se aplican por parte de la ANI ya que corresponde a un proyecto de tercera generación. La ANI ha estructurado proyectos desde el programa 4G.</p>			

Hallazgo	1170-29	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Se considera que el hecho de que el proyecto Transversal de Las Américas se encuentre en liquidación y que la ANI haya modificado la metodología con la que se lleva a cabo una estructuración en material predial en proyectos de concesión permite declarar la efectividad del plan de mejoramiento.			

3.17.7 Hallazgo 1172-31

Hallazgo	1172-31	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 31. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Obras de mejoramiento y/o rehabilitación. Contrato No. 008 de 2010 - Concesión Transversal de las Américas Sector 1. Denuncia 2017.111106-80134-D.</p> <p>Al inicio del contrato de concesión 008 de 201, el tramo comprendido entre el K13+600 al K15+650 (paso urbano de Talaigua Nuevo) se encontraba afectado por la póliza No. 11-44-1013269 hasta el 26-04-2016, y como beneficiario el INVIAS, razón por la cual, el concesionario realizó hasta esa fecha una intervención a nivel de mantenimiento rutinario, conservación y operación. Así las cosas, una vez expirada la vigencia de la póliza, el concesionario debió ejecutar las obras de mejoramiento y/o rehabilitación del tramo en mención de acuerdo con el alcance inicial.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>ACCIONES CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Interventoría sobre el alcance de las intervenciones y de las acciones realizadas al sitio Informe integral de supervisión Proceso de incumplimiento o informe de cumplimiento por la interventoría Oficio a la entidad competente. <p>ACCIONES PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Interventoría y Supervisión Contrato estándar 4G <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "El concesionario no ha ejecutado las obras de mejoramiento y/o rehabilitación del tramo comprendido entre el K13+600 al K15+650 (paso urbano de Talaigua Nuevo) de acuerdo con el alcance inicial".		
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>En la revisión de la realización de las unidades de medida se evidenció la verificación por parte de la Interventoría del alcance de las intervenciones del Concesionario en este sector, en donde se estableció que era el de mantenimiento rutinario, por lo que se solicitó al Concesionario realizarlo y de acuerdo con la realización de la unidad de medida N. 4 se remitió el oficio a la Entidad competente con radicado ANI N. 20183000072621 del 7 de marzo de 2018, con el fin de solicitar que se llegara nivel de pavimento (rehabilitación o mejoramiento) de forma prioritaria.</p> <p>A manera de validación adicional, la Oficina de Control Interno revisó el informe de interventoría del mes de noviembre de 2021, con radicado ANI N. 20214091446162 del 14 de diciembre de 2021. En el capítulo 8 <i>Proceso de Reversión</i> se presentan los tramos revertidos en la tabla 8-1, en donde se incluye el tramo San Marcos – Majagual – Achí – Guaranda, subtramo Guachepo – Achí, abscisas K0+000 – K83+000, que fue revertido al INVIAS el 10 de noviembre de 2017, en</p>			

Hallazgo	1172-31	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>donde se realizó mantenimiento y mejoramiento según estipulado en el Contrato de Concesión, con lo que se verifica que el Concesionario atendió los requerimientos de la interventoría presentados previamente.</p> <p>Adicionalmente, se evidenció que mediante la implementación del <i>manual de interventoría y supervisión</i> y el contrato estándar 4G, correspondientes respectivamente a las unidades de medida preventivas 5 y 6, se brindan lineamientos para un adecuado seguimiento a las obligaciones en materia de mantenimiento, lo que fortalece el seguimiento, control y vigilancia a un contrato de concesión, por otra parte, en la parte especial y anexos técnicos del contrato estándar 4G se especifica de forma detallada un proyecto carretero, las intervenciones a realizar y la descripción de las mismas, hecho que evita que se presente incertidumbre respecto al alcance físico de un proyecto carretero.</p> <p>Las acciones implementadas por la ANI demuestran que se ejecutaron las obras de alcance del Concesionario y lo relacionado con mejoramiento y/o rehabilitación fue solicitado oportunamente, por lo que se modificaron los supuestos de hecho que dieron origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>			

3.17.8 Hallazgo 1189-1

Hallazgo	1189-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 1. Administrativo. Estructuración del proyecto Transversal de las Américas.</p> <p>El modelo de estructuración, para los años 2012-2016 contenía unos ingresos operacionales de cuatro (4) peajes, adicionales a los dos (2) existentes (Purgatorio y los Cedros), así: Turbo \$102.981.5 millones; Necoclí \$37.161.7 millones; San Juan de Urabá \$58.276.4 millones y Talaigua Nuevo \$ 7.436 millones, sin embargo, solo con los dos (2) peajes existentes desde el inicio de la concesión, se cumplió con VPIT en noviembre de 2014, lo cual indica que dichos peajes eran superavitarios, lo refleja que los ingresos proyectados en el modelo financiero contemplaban ingresos distantes a la realidad.</p> <p>Así mismo, el peaje programado para ubicar en el tramo Necoclí - San Juan de Urabá, no fue proyectado acorde a la realidad, ya que en el momento de su construcción el concesionario determinó que era deficitario ya que no alcanzaba a cubrir su propia operación. Este peaje fue reubicado en el tramo Bodega - Mompox - Guamal - El Banco, el cual a la fecha no se encuentra 100% terminado ni en operación.</p> <p>De igual forma se pactaron, inversiones en adquisición de predios por \$27.551.1 millones, para la adquisición de 282 predios; no obstante, a julio de 2017 se previó la necesidad de adquirir 1858 predios por \$335.170 millones, según lo establecido en el numeral 4 del Otrosí No. 9 que establece las necesidades reales de adquisición predial.</p>		
	Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe financiero conjunto de las áreas de estructuración y técnica Informe predial de Vicepresidencia de Estructuración. Informe predial de la VPRE sobre las condiciones actuales del proyecto <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Contrato del estructurador (Si Aplica) (Evaluación Financiera) Modelo estándar Contrato 4G, incluye los apéndices técnicos, Apéndice Predial, Anexo Declaración de Utilidad Pública 	

Hallazgo	1189-1			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	<p>6. Concepto estructuración experto predial</p> <p>7. Procedimientos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adquisición predial - GCSP-P-010 - Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025 - Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada - EPIT-P-003 <p>8. Soportes de Gestión otras entidades</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>9. Informe de Cierre</p>				
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Se observan posibles deficiencias en el proceso de estructuración realizado por la entidad, al no tener en cuenta las condiciones económicas que justifiquen la proyección de los ingresos y de las inversiones para determinar el costo de capital en el proyecto de concesión. Lo anterior, por cuanto el modelo de estructuración estimado de la Transversal de las Américas elaborado por la Agencia de 2009, dista en extremo a la realidad en su ejecución, así mismo, no se ha efectuado la actualización del mismo que permita tomar correctivos y efectuar cálculos en tiempo real."</p>				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho y/o modificación del fundamento normativo
Análisis de efectividad					
<p>Al respecto, es importante mencionar que este proyecto no fue estructurado por la ANI, visto que hace parte de la tercera generación de concesiones, y la primera generación en ser estructurada por la ANI fue la cuarta generación.</p> <p>Por otra parte, en la revisión de la realización de las unidades de medida se evidenció que a través de la unidad de medida N. 1 la Entidad concluyó:</p> <p><i>"los supuestos incorporados dentro de un modelo financiero de estructuración de una Entidad pública, de un contrato de concesión vial cuya ecuación contractual es del valor presente de los ingresos, no son contractuales, toda vez que las cifras económicas que regulan el contrato de concesión salen de la propuesta económica del proponente al cual fue adjudicado el contrato, y no de las estimaciones de la Entidad Pública. (...)</i></p> <p><i>Con relación de los 4 peajes adicionales a los existentes que de acuerdo con la comisión auditora: " que dichos peajes eran superavitarios", se indica que el Concesionario requirió en su propuesta económica el 97% del VPIT en vigencias futuras, alcanzó su VPIT en el 2014, lo cual está permitido a la luz del contrato. Es por esto por lo que no se puede concluir que los peajes existentes de Purgatorio y los Cedros son superavitarios respecto al modelo financiero de estructuración"</i></p> <p>En relación con las unidades de medida preventivas, en especial la N. 5, se señala que no se tiene evidencia de que un proyecto de cuarta generación haya alcanzado prematuramente el VPIP (valor presente al Mes de Referencia del Recaudo de Peaje), lo cual puede ser un indicador de su efectividad.</p> <p>Respecto a las medidas implementadas en materia predial, el plan de mejoramiento demuestra procedimientos de la ANI en lo que se refiere al seguimiento y control en la gestión y adquisición predial de un proyecto en ejecución, así como un procedimiento asociado a la evaluación al componente predial en la etapa de estructuración de un proyecto; herramientas diseñadas para disminuir y evitar posibles sobrecostos en la adquisición predial.</p> <p>Por otro lado, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión No. 008 de 2010 se encuentra en liquidación.</p>					

Hallazgo	1189-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Con base en los argumentos descritos, se considera efectivo el plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.			

3.17.9 Hallazgo 1190-2

Hallazgo	1190-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 2. Administrativo. Inversiones en obras nuevas y pagos posteriores al cumplimiento del VPIT.</p> <p>Se observa retraso y demora en la ejecución de las inversiones por \$91.185.9 millones posteriores al cumplimiento del VPIT, en longitudes 21.2 kilómetros, así como de actividades de obras complementarias y de mejoramiento; para dichas obras nuevas y adicionales se programó su pago con recursos de excesos del VPIT, rendimientos financieros de los recursos VPIT y traslado de recursos de otros rubros presupuestales; recursos que no correspondían al valor inicial del contrato (\$1,5 Billones). Por otra parte, con la entrega de los dos (2) peajes en operación al inicio del contrato, eran suficientes para cubrir el VPIT, teniendo en cuenta que este fue alcanzado en noviembre de 2015, situación que deja entre ver que los cuatro (4) peajes nuevos a construir no eran necesarios para cubrir los ingresos requeridos del proyecto.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe técnico - financiero que dé cuenta del avance de obras frente a las entregas y pagos realizados por las mismas, incluir Actas de hitos terminados Informe del Concesionario Informe de interventoría Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento) Informes periódicos de interventoría <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de interventoría y supervisión Contrato Estándar 4G Procedimiento Proceso Sancionatorio Contractual <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Cierre 		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Se reflejan deficiencias en la planeación de la ejecución física y financiera programados para la ejecución de los tramos dado que se programó su pago con recursos de excesos del VPIT, rendimientos financieros de los recursos VPIT y traslado de recursos de otros rubros presupuestales; recursos que no correspondían al valor inicial del contrato."		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
De acuerdo con las unidades de medida correctivas, en particular los informes de la Entidad, del Concesionario y de la Interventoría, se evidenció que las inversiones por valor de \$91.185,9 millones de pesos fueron ejecutadas en su totalidad y éstas fueron establecidas dentro del alcance del proyecto con el fin de garantizar la culminación y continuidad			

Hallazgo	1190-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>del proyecto en los tramos vinculados, utilizando las fuentes de recursos disponibles, que en su momento eran los valores posteriores al cumplimiento del VPIT.</p> <p>En relación con las unidades de medida preventivas, se evidenció que la implementación del <i>Manual de interventoría y supervisión</i> ha fortalecido el seguimiento al cumplimiento de ejecución de las obras de los contratos de concesión administrados por la Entidad.</p> <p>Por otra parte, en el contrato estándar 4G se estableció la metodología de dividir por unidades funcionales los proyectos, agrupando un conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones indispensables para la prestación del servicio garantizando la continuidad e independencia funcional de cada tramo en cuestión, medida que permitió evitar que hubieran tramos pendientes para la operación de la unidad funcional desde su estructuración; de igual forma, la retribución en los contratos estándar 4G está condicionada a la terminación integral de la unidad funcional, medida que permite garantizar la finalización efectiva de las obras y su puesta en operación previamente a la retribución por el tramo en cuestión.</p> <p>Según lo mencionado anteriormente se evidencia que las inversiones en obras nuevas requeridas para la continuidad del corredor y su buen funcionamiento fueron ejecutadas al 100% por lo que no presentan retraso y demora en la ejecución según se señalaba en la formulación del hallazgo, con lo que se evidencia que ha desaparecido la causa que dio origen a la formulación del hallazgo y se han implementado las medida preventivas requeridas para evitar estas situaciones en futuros contratos de concesión de la Entidad, por lo que se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>Por otro lado, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión No. 008 de 2010 no se estructuró por parte de la ANI y se encuentra en liquidación.</p>			

3.17.10 Hallazgo 1198-10

Hallazgo	1198-10	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 10. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal. Implementación de la figura del Panel de Expertos en el Contrato 08 de 2010.</p> <p>La figura del Panel de Expertos contenida en la sección 15.01 del Contrato de Concesión 08 de 2010 fue desmontada mediante suscripción de Otrosí 10 de agosto 3 de 2015, teniendo en cuenta que nuestra legislación no ampara esta figura como un mecanismo alternativo de solución de conflictos y sustituyéndola por la figura del Amigable Componedor, mecanismo alternativo de solución de conflictos contenida en el artículo 59 de la Ley 1563 de 2012, figura jurídica desarrollada con el Decreto 1818 de 199.</p> <p>El Laudo Arbitral de octubre 24 de 2016 establece que, al avanzar en operación de resolver una controversia jurídica, el Panel transgredió el mandato del artículo 116 de la Constitución Política, generando la consecuencia de viciar de objeto ilícito el acto, recayendo por ello la sanción de nulidad absoluta motivo por el cual se declara inválida la determinación emitida por el Panel de Expertos (Dispute Board) se les reconoció una remuneración mensual de \$287.9 millones, en función del número de recomendaciones solicitadas, de acuerdo con la información reportada por las partes.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe de las áreas de defensa judicial y/o jurídica</p>		

Hallazgo	1198-10			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	2. Documentos Concesionario 3. Bitácora Otrosí N°10 4. Informe financiero de interventoría UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 5. Modelo estándar Contrato 4G 6. Concepto jurídico externo INFORME DE CIERRE 7. Informe de Cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Por lo anterior, la suma antes descrita se constituye en un presunto daño fiscal por una gestión antieconómica al cargar al proyecto costos y gastos que no están permitidos o regulados por la legislación colombiana, al no ser el Panel de Expertos un mecanismo de solución directa de las controversias Contractuales."				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Modificación de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>Con base en las unidades de medida 1 y 3 se evidenció la modificación de la cláusula 15.01 al contrato de concesión No. 008 de 2010 mediante la suscripción del otrosí No. 10, en donde se sustituyó la figura de Panel de Expertos por la de Amigable Composición y su correspondiente justificación en los conceptos emitidos en la elaboración de la bitácora del otrosí N. 10.</p> <p>De igual manera, se presenta el informe financiero del Consorcio Interventoría Transversal de las Américas, en donde se analiza el origen de los recursos para el pago del panel de expertos en su momento mediante las cláusulas c y d de la sección 12.01 Valor del contrato del contrato de concesión No. 008 de 2010, en donde se especifica que en el valor del contrato se encuentran todas las labores complementarias que el Concesionario deba desarrollar para el cabal cumplimiento del contrato y se concluye:</p> <p><i>"(...) Como anteriormente lo había manifestado la Entidad, el pago al Panel de Expertos fue realizado por el Concesionario y no es un valor que la ANI deba reembolsarle, pues los gastos administrativos en que incurra el Concesionario para el íntegro desempeño del contrato los debió contemplar en su ingeniería financiera que dio como resultado el Valor Presente de los Ingresos Totales - VPIT solicitado por el Concesionario en su propuesta."</i></p> <p>Por otra parte, en dicho concepto se cita la definición del VPIT concluyendo que <i>"(...) El valor del VPIT es un valor fijo determinado en la propuesta presentada por el Concesionario, por lo cual el pago realizado por el Concesionario al Panel de Expertos no tiene ninguna incidencia en el mismo y hace parte de sus costos administrativos y sus riesgos, por lo cual no podría interpretarse como asumido por el Proyecto."</i></p> <p>Asimismo, se presentaron los siguientes antecedentes relacionados con el cumplimiento del VPIT <i>"(...) Es importante anotar que tal como estaba previsto, el día 05 de noviembre de 2014, se completó el monto de recaudo por concepto de peajes para el VPIT. A esa fecha el monto recaudado por concepto de peajes tuvo un valor de \$38.049.070.813,00 en pesos corrientes, correspondientes a \$27.222.050.761 en Valor Presente, descontando los recaudos a una tasa del 0,86874 %, que son el 100 % del valor presente del recaudo total previsto por este rubro. Así mismo, el total de Aportes ANI es de \$ 1'534.490'.000.000 en pesos corrientes, valor que a pesos de enero de 2010 es de \$ 1'126.954'484.228,77, monto que representa el 100% del Valor Presente de los Aportes ANI, que fueron trasladados a la Cuanta Aportes INCO,</i></p>					

Hallazgo	1198-10	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>según el calendario definido en el Contrato en la SECCIÓN 12.04. " Con lo que se concluyó que "(...) el pago que realizó el Concesionario al Panel de Expertos por \$287,9 millones no afecta ni afectó el monto ni la fórmula del VPIT."</p> <p>De igual manera, de acuerdo con las unidades de medida preventivas, se evidenció que la figura de Panel de Expertos no se prevé en el contrato estándar del programa de cuarta generación para resolución de controversias.</p> <p>Según lo citado anteriormente se concluye que el pago realizado por el Concesionario al Panel de expertos no tiene incidencia sobre el valor del VPIT y hace parte de los costos administrativos y riesgos del Concesionario, por lo que no fue cargado al proyecto con lo que se modificaría el supuesto de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>Por otro lado, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión No. 008 de 2010 no se estructuró por parte de la ANI y se encuentra en liquidación.</p>			

3.17.11 Hallazgo 1202-14

Hallazgo	1202-14	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 14. Administrativa con presunta incidencia Disciplinaria e Indagación Preliminar - IP. Mantenimiento, conservación y operación Transversal de las Américas.</p> <p>El numeral 1.3 denominado "alcance general de las obligaciones técnicas del Concesionario", en el ítem de "mantenimiento rutinario, conservación y operación" del Apéndice A Técnico parte A del Contrato de Concesión 08 de 2010 establece: "La duración de las tareas de la etapa de Operación, Mantenimiento y Conservación, se extenderá desde la suscripción del Acta de Terminación de la Fase de Construcción hasta el momento en que el Concesionario obtenga el VPIT ofrecido en su propuesta". "Las tareas de Mantenimiento rutinario de todos los tramos: Serán realizadas desde el momento en que los tramos sean entregados al Concesionario por parte del INCO, y durante todo el período de ejecución del Contrato de Concesión, con el fin de mantener en forma ininterrumpida la prestación del servicio".</p> <p>En visita de inspección realizada a la Concesión en octubre de 2017, se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento de los tramos concesionados, así como las observaciones reportadas por la Interventoría en agosto de 2017: 1) Tramo Lomas Aisladas - El Tigre; 2) Tramos Turbo - Chigorodó - El Tigre, Rutas 6201 y 6202; 3) Tramo Turbo - Necoclí - San Juan - Arboletes - Puerto Rey - Montería, Ruta 9001, 9002 y 7401; 4) Tramo Talaigua Nuevo - Santa Ana - La Gloria ; Tramo Bodega - Mompo - Guamal - El Banco; 6) Tramo San Marcos - Majagual - Achi Guaranda, Rutas 7403 y 7404.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Antecedentes (Actas de terminación y reversión de los tramos e Hitos que apliquen) 2. Informe técnico - jurídico 3. Informe de Interventoría (estado actual) 4. Informe periódico de interventoría 5. Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento) <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Contrato Estándar 4G (Apéndice Técnico 2 y 4) 7. Manual de Interventoría y Supervisión 8. Memorando a estructuración 		

Hallazgo	1202-14			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	9. Procedimiento reversiones GCSP-P-018 10. Manual de reversiones GCSP-M-001 INFORME DE CIERRE 11. Informe de Cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Las anteriores deficiencias en el mantenimiento rutinario, se originan por el incumplimiento de las especificaciones técnicas de construcción establecidas por el INVIAS y que hacen parte de este contrato de concesión, así como las establecidas en el Manual de Señalización, en las obligaciones contenidas en la Sección 2.05 y 2.08 del Contrato 008 de 2010 y del Apéndice A Técnico Parte A del contrato antes mencionado."				
Incidencia	Administrativa, Indagación preliminar con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>Teniendo en cuenta que el proyecto se encuentra en proceso de liquidación, a través de la unidad de medida N. 1 se presentaron las actas de terminación y reversión suscritas de los tramos mencionados por la Contraloría General de la República, en donde se realizó la verificación del cumplimiento de las obligaciones del Concesionario, en materia de mantenimiento rutinario, concluyendo que el Concesionario cumplió con lo estipulado contractualmente.</p> <p>A través de las unidades de medida 2 y 3 se presentaron los conceptos de la Agencia y de la Interventoría en relación con el mantenimiento rutinario, en donde se indicó que las posibles falencias que se pudieron presentar se corrigieron, lo cual se complementa con las verificaciones de la Interventoría suministradas a través de la documentación que acredita el cumplimiento de la unidad de medida 4.</p> <p>En la unidad de medida N. 5 se presentó el seguimiento a los procesos sancionatorios que fueron formulados al Concesionario por el incumplimiento de indicadores tales como <i>E9 – Iluminación</i>, <i>E6 – Baches, asentamientos y fisuras</i> y <i>E8 – Líneas blancas y amarillas</i> los cuales cesaron previamente a la formulación de sanciones visto que el Concesionario subsanó las falencias identificadas.</p> <p>Respecto a las unidades de medida preventivas, se evidenció que en el contrato estándar 4G, en los apéndices técnicos 2 y 4, se especificaron los requerimientos en materia de operación y mantenimiento y que, mediante la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i>, se han fortalecido los lineamientos respecto a los controles por parte de las interventorías y de la Entidad en materia de seguimiento de indicadores de operación y mantenimiento; de igual forma en estas unidades de medida se especificaron los documentos relacionados con los procedimientos que ha implementado la Entidad en materia de verificación de reversión con el fin de evitar que se presenten falencias al momento de recibir la infraestructura por parte de concesionarios de proyectos administrados por la Entidad.</p> <p>Teniendo en cuenta que se realizó la reversión al Estado de los tramos señalados por la Contraloría General de la República, llevando a cabo la correspondiente verificación de los requerimientos de mantenimiento por parte del Concesionario, se concluye que cesaron las "deficiencias en el mantenimiento rutinario y el incumplimiento de las especificaciones técnicas de construcción establecidas por el INVIAS y que hacen parte de este contrato de concesión" por lo que desapareció la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>					

3.17.12 Hallazgo 1204-16

Hallazgo	1204-16		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 16. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Predios con Áreas Remanentes.</p> <p>En visita de inspección realizada por la CGR en octubre de 2017, se evidenciaron predios con áreas remanentes que no se encuentran debidamente delimitados ni cercados, así mismo, no se encuentran demolidos y con actuales ocupaciones de hecho. De otra parte, mediante oficio 2017-300-035669-1 de noviembre 3 de 2017 suscrito por el Gerente de Proyectos Carreteros de la ANI, se observa que la Interventoría hasta ahora, solicitó al Concesionario que presente las sábanas actualizadas y anexe el documento expedido por la autoridad competente donde se certifique que las áreas excedentes señaladas en las tiras topográficas no son desarrollables y con dicha información el registro fotográfico con la delimitación de estas áreas protegidas mediante el cerramiento en cercas, e informando los mecanismos utilizados por el concesionario para resguardar la propiedad del Estado.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Antecedentes 2. Informe de Interventoría (inventario y estado) 3. Requerimientos al concesionario 4. Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento) 5. Sábanas prediales que incluyan información de áreas remanentes - concesionario e interventoría <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Contrato estándar 4G - Apéndice Predial y Técnico 2 7. Manual de Interventoría y Supervisión <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Informe de Cierre 				
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Incumplimiento de lo establecido en el literal e) de la Sección 2.05 del Contrato de Concesión 08 de 2010, así como debilidades en el suministro de la información y en el oportuno seguimiento de estas obligaciones a cargo del Concesionario."</p>				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia Disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
<p>Análisis de efectividad</p> <p>Se evidenció que a través de la unidad de medida N. 1, de antecedentes, se aclaró, en conjunto con el Concesionario, los predios que tenían áreas remanentes y sobrantes en la gestión predial adelantada en cumplimiento del literal e) de la sección 2.05 del contrato de concesión N. 008 de 2010, con lo que la Interventoría, soportado con la unidad de medida N. 2, procedió a realizar un informe consolidado de las áreas remanentes existentes en el proyecto, lo cual concluyó en la realización de la unidad de medida N. 3, que demuestra que se requirió al Concesionario, mediante la comunicación N. 2017-180-025262-2 del 27 de octubre de 2017, ajustar lo siguiente:</p> <p><i>"(...) se evidenció que no había reportado en las sábanas prediales las áreas remanentes del Proyecto, así mismo que en algunas tiras prediales se identificaron algunas áreas adquiridas que habrían excedido las líneas de compra contractualmente establecidas, y en otros casos se apreciaba que habrían sido adquiridos terrenos excediendo los requerimientos establecidos con base en los diseños. "</i></p> <p>Por otra parte, se evidenció que, a través de la unidad de medida N. 4, la Interventoría presentó, mediante la comunicación con radicado ANI N. 2018-409-0846922 del 21 de agosto de 2018, el INFORME DE INCUMPLIMIENTO</p>					

Hallazgo	1204-16	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>MULTA, POR LA NO ENTREGA DE LA INFORMACIÓN DE LAS ÁREAS REMANENTES DEL TRAMO PLANETA RICA MONTERÍA, Y DEMÁS TRAMOS DEL PROYECTO;</i> sin embargo, el Concesionario subsanó las situaciones que habían sido objeto de dicho informe; por lo que, posteriormente la Interventoría realizó el informe de cierre al proceso sancionatorio.</p> <p>Finalmente, a través de la documentación que soporta la unidad de medida N. 5, se evidenció que la Interventoría verificó que el Concesionario incluyera en las sábanas prediales los predios con áreas remanentes y realizó la correspondiente verificación de instalación de cercas en dichas áreas, concluyendo:</p> <p><i>“(…) con la verificación a las actividades desarrolladas por el Concesionario en los diferentes tramos del proyecto y lo concerniente al cerramiento con cercado de las diecinueve (19) áreas remanentes, la Interventoría constató la protección de los terrenos del Estado que fueron adquiridos, explícitamente de aquellas porciones remanentes de terrenos en las cuales los Municipios certificaron no ser desarrollables para la actividades que guardan relación con los diferentes usos del suelo y que deben cumplir con los lineamientos del POT, EOT de los diferentes municipios.”</i></p> <p>Por otro lado, respecto a las unidades de medida preventivas, se evidenció que en el contrato estándar 4G se tiene el apéndice 7 en el cual se enuncian las directrices, obligaciones y procedimientos para la realización por parte del Concesionario de la gestión predial, la cual es necesaria para disponer y adquirir técnica, legal y oportunamente los inmuebles requeridos para el desarrollo de las intervenciones siguiendo la normatividad vigente, en particular lo relacionado con los predios con áreas remanentes, de igual forma, con la implementación del <i>manual de interventoría y supervisión</i> se ha fortalecido el control y seguimiento a la gestión predial del concesionario en otros contratos de concesión vigilados por la Entidad.</p> <p>Adicionalmente, se revisaron los antecedentes en formulación de hallazgos relacionados con el cercado de predios con áreas remanentes en otros proyectos supervisados por la Entidad y se evidenció que en los dos últimos años no se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares. De igual forma, se realizó la revisión del Plan de Mejoramiento por Procesos y no se evidenció que en los últimos años (de 2019 a 2021) se hayan presentado no conformidades formuladas por la Oficina de Control Interno asociadas a la gestión predial de áreas remanentes.</p> <p>Una vez revisado el plan de mejoramiento se evidenció que se dio cumplimiento a lo establecido en <i>el literal e) de la Sección 2.05 del Contrato de Concesión 08 de 2010: e)ejecutar las Obligaciones Ambientales y de Gestión Predial y Social para cumplir total y cabalmente con las obligaciones contenidas en el Apéndice B Ambiental, Apéndice C Predial y Apéndice D Social de este Contrato y en la Ley Aplicable durante la ejecución del Contrato</i>, visto que el Concesionario realizó la gestión predial de las áreas remanentes del proyecto y la correspondiente instalación del cercado correspondiente.</p> <p>Por otra parte, se evidenció que se mitigaron las <i>debilidades en el suministro de la información y en el oportuno seguimiento de estas obligaciones a cargo del Concesionario</i>, teniendo en cuenta que la Interventoría solicitó al concesionario lo pertinente y verificó su cumplimiento, por lo que se concluye que la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo cesó y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>Por otro lado, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión No. 008 de 2010 se encuentra en liquidación.</p>			

3.17.13 Hallazgo 1205-17

Hallazgo	1205-17	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 17. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Zona de depósito de materiales producto de excavaciones - ZODMES.		

Hallazgo	1205-17	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
	<p>El Anexo Ambiental "Medidas de manejos ambiental para la zona de depósito de materiales ubicada en el municipio de Turbo" en las actividades ambientales específicas, se establece:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La disposición de estos materiales se llevará a cabo conformando una única terraza compactando el material por capas de aproximadamente 0.3 m - 0.4 m con la maquinaria utilizada para el extendido y conformación (bulldozer y/o retroexcavadora) - Durante la operación de la zona de depósito se conformarán cunetas perimetrales en tierra en la base del lleno para manejo de las aguas de escorrentía. <p>En visita de inspección realizada por la CGR en octubre de 2017, se observaron los ZODMES identificados por la Interventoría como "La Cebaida" y "Laura Camila" y el de Montería, los cuales presentan falta de conformación y no se encuentran señalizados en la vía.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Informe de interventoría (estado actual) 2. Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento) 3. Soportes del Concesionario 4. Informes periódicos de interventoría <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Manual de interventoría y supervisión 6. Procedimiento reversiones GCSP-P-018 7. Manual de reversiones GCSP-M-001 <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Informe de Cierre 				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Debilidades en el seguimiento y control de las obligaciones ambientales del Concesionario".				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia Disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>En el informe que presentó el Concesionario, soporte de la unidad de medida N. 1, se evidenció la conformación de los ZODMEs La Cebaida y Laura Camila, de acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión N. 08 de 2010, lo cual fue verificado por la Interventoría según se presenta en la realización de las unidades de medida 3 y 4. Adicionalmente la Gerencia del GIT Ambiental en el informe de cierre señaló: "(...) <i>Teniendo en cuenta lo manifestado por la Interventoría, los ZODMEs denominados "Laura Camila", "La Cebaida" y "El de Montería" (localizado en el K48+200 del tramo Montería – El Quince), se encuentran conformados y revegetalizados tal como fue requerido a través del Informe de Auditoría Regular Vigencia 2016. Al encontrarse cerrados y no en uso y/o funcionamiento, no aplica la señalización objeto del presente hallazgo.</i>"</p> <p>Por otra parte, se evidenció que con la aplicación de las unidades de medida se han fortalecido los lineamientos al interior de la ANI en lo que se refiere a el control y seguimiento en materia ambiental a los contratos de concesión. Hacen parte de estas unidades de medida el <i>Manual de interventoría y supervisión</i>.</p> <p>Adicionalmente, se consultaron las bases de datos de los planes de mejoramiento institucional y por procesos de la Entidad, con el fin de validar la no existencia de hallazgos y/o no conformidades asociadas al incumplimiento en las</p>					

Hallazgo	1205-17	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>obligaciones ambientales relativas a Zona de depósito de materiales producto de excavaciones - ZODMES. No se evidenció que en los últimos años (de 2019 a 2021) se hayan presentado hallazgos y/o no conformidades asociadas al seguimiento de implementación de áreas ZODME.</p> <p>De acuerdo con las acciones implementadas por la Entidad, se evidenció que se conformaron oportunamente los ZODME "La Cebaida" y "Laura Camila" y "el de Montería" con lo que se subsanaron las <i>deficiencias en el cumplimiento de las obligaciones ambientales y debilidades en el seguimiento y control</i>, deficiencias evidenciadas en su momento por la Contraloría General de la República; por lo que, se evidencia que desapareció la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>Por otro lado, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión No. 008 de 2010 se encuentra en liquidación.</p>			

3.17.14 Hallazgo 1206-18

Hallazgo	1206-18	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 18. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Postes SOS - Sistema de Comunicaciones.</p> <p>En visita de inspección a la Concesión por parte de la CGR en octubre de 2017, se evidenció que los postes SOS no se encuentran en funcionamiento, toda vez que se realizaron llamadas de prueba que no fueron atendidas en forma inmediata, tal como ocurrió en el Tramo San Marcos - Majagual y el tramo Lomas Aisladas - El Tigre.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de interventoría (estado actual) Informe de cumplimiento para reversión de tramos y Actas de reversión Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento) Informe de interventoría <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Interventoría y Supervisión Procedimiento reversiones GCSP-P-018 Manual de reversiones GCSP-M-001 <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Cierre 		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Situación que denota deficiencias en el cumplimiento de las obligaciones contractuales y debilidades en el seguimiento y control, afectando la seguridad de la vía."		
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>Teniendo en cuenta que el contrato de concesión N. 08 de 2010 se encuentra en liquidación y que la infraestructura revirtió al Estado, el plan de mejoramiento estuvo orientado inicialmente a verificar el estado de los postes SOS en cada uno de los tramos del corredor, según se presentó en la unidad de medida N. 1 en donde se concluyó:</p>			

Hallazgo	1206-18	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>“(…) se evidencia que se encuentran funcionando los 194 postes SOS del corredor que actualmente sigue a cargo del Concesionario y que en el momento de la reversión se encontraban funcionando los que fueron objeto de tal procedimiento”</i></p> <p>Por otra parte, en la unidad de medida N. 2 se revisaron las actas de verificación de los requisitos para reversión por la Interventoría, verificando entre otros temas el número y funcionamiento de postes SOS requeridos por tramo, confirmando que el Concesionario cumplió con este requisito.</p> <p>Respecto a las unidades de medida preventivas, se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad fortalecer los lineamientos respecto al seguimiento y control a las obligaciones contractuales de un concesionario, en particular las relacionadas con la operación de un corredor vial, en donde se incluye el correcto funcionamiento de los postes SOS, de igual forma se verificó que este aspecto está incluido en el procedimiento de reversiones GCSP-P-018 y el manual de reversiones GCSP-M-001.</p> <p>Adicionalmente, se revisaron los antecedentes en formulación de hallazgos relacionados con el funcionamiento de los postes SOS en otros proyectos supervisados por la Entidad y se evidenció en los dos últimos años no se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares. De igual forma, se realizó la revisión del Plan de Mejoramiento por Procesos y no se evidenció que en los últimos años (de 2019 a 2021) se hayan presentado no conformidades formuladas por la Oficina de Control Interno asociadas al funcionamiento de los postes SOS.</p> <p>De acuerdo con las unidades de medida implementadas, se evidenció que todos los postes SOS del proyecto se encontraban en funcionamiento al momento de la reversión del tramo mencionado por el Ente de Control, por lo que desaparecieron las <i>deficiencias en el cumplimiento de las obligaciones contractuales y debilidades en el seguimiento y control, afectando la seguridad de la vía</i>; por lo que, se evidencia que desapareció la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>			

3.17.15 Hallazgo 1208-20

Hallazgo	1208-20	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 20. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Señalización de la construcción segunda calzada Montería - El Quince.</p> <p>En visita de inspección realizada por la CGR en octubre de 2017, a las obras de la segunda calzada de Montería - El Quince, se evidenció que no existe señalización que indique que la segunda calzada se encuentra en construcción, teniendo en cuenta que ya se permite el acceso y tránsito de vehículos.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de interventoría de cumplimiento Informe y Acta de reversión Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento) <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de interventoría y supervisión Procedimiento reversiones GCSP-P-018 Manual de reversiones GCSP-M-001 		

Hallazgo	1208-20			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	INFORME DE CIERRE 7. Informe de Cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Situación que denota deficiencias en el cumplimiento de las obligaciones contractuales y debilidades en el seguimiento y control, lo que afecta la seguridad de la vía y genera riesgo de accidentes"				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia Disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho y modificación del supuesto de hecho
Análisis de efectividad					
<p>En la verificación de realización de las unidades de medida correctivas se evidenció que la intervención correspondiente a la segunda calzada Montería – El Quince fue revertida al Estado el 6 de diciembre de 2017, de acuerdo con la unidad de medida N. 2 y para tal efecto la Interventoría realizó la verificación correspondiente de los requisitos para la reversión del tramo, incluyendo el cumplimiento de la señalización.</p> <p>Respecto a las unidades de medida preventivas, se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad contar con lineamientos para ejercer un mayor seguimiento y control a las obligaciones contractuales de un concesionario, en particular las relacionadas con los requerimientos en etapa de operación del proyecto, entre los cuales se verifica la correcta señalización en el corredor. De igual forma se verificó que este aspecto está incluido en el procedimiento de reversiones GCSP-P-018 y el manual de reversiones GCSP-M-001; documentación que también hace parte del plan de mejoramiento cumplido.</p> <p>Teniendo en cuenta que la segunda calzada Montería – El Quince finalizó y fue revertida al Estado el 6 de diciembre de 2017, no se requiere <i>señalización que indique que la segunda calzada se encuentra en construcción</i> por lo que se evidencia que se ha modificado el supuesto de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo, por otra parte, la correcta señalización del corredor fue verificada por la Interventoría en la suscripción del acta de reversión, con lo que se eliminaron las <i>deficiencias en el cumplimiento de las obligaciones contractuales y debilidades en el seguimiento y control, lo que afecta la seguridad de la vía y genera riesgo de accidentes</i>; por lo que, se evidencia que desapareció la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>					

3.17.16 Hallazgo 1209-21

Hallazgo	1209-21			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 21. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Cronograma de Obras.</p> <p>El Otrosí No. 6 de enero de 2015, amplió el plazo de la etapa pre operativa que a su vez estará compuesta por la fase de pre construcción y la fase de construcción, esta etapa pre operativa tendrá una duración total máximo de 74 meses, plazo que finalizó el 30 de julio de 2017; también se han realizado ajustes y modificaciones en el plazo de la etapa pre operativa generando desplazamientos en la ejecución como se puede observar en los Otrosíes Nos. 6, 7, 8, 11 y 19, igualmente el Otrosí No. 20 de julio 21 de 2017 desglosa algunas intervenciones que tendrán un plazo adicional hasta el 30 de diciembre de 2018, ampliando de 74 a 91 meses respectivamente; dicha situación generó desplazamientos en los cronogramas contemplados en el plan de obras e incumplimientos, toda vez</p>				

Hallazgo	1209-21	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	<p>que la gestión pendiente por realizar ya debió estar concluida, considerando que muchas de las intervenciones finalizaban el pasado 31 de julio de 2017".</p> <p>"La gestión predial también evidencia retrasos, teniendo en cuenta el número total de predios requeridos en los Tramos del proyecto que ascienden a 1.858, sin embargo, los predios que cuentan con folios inmobiliarios a nombre de la ANI solo es de 1.029, es decir que el avance de la gestión de adquisición predial es del 55%".</p> <p>"En visita de inspección de octubre de 2017, al cumplimiento de los compromisos, obligaciones del Contrato y avance de las obras por parte de las CGR así como de acuerdo a lo indicado en el informe de interventoría de octubre de 2017, se evidenciaron atrasos significativos con corte a 31 de octubre de 2017, a pesar que lo reportado en el consolidado indique un atraso de 1.32%".</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe Predial ANI Informe de Interventoría. Informe del Concesionario Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento) <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de interventoría y supervisión Procedimientos: <ul style="list-style-type: none"> Adquisición predial - GCSP-P-010 Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025 Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada - EPIT-P-003 Soportes de Gestión otras entidades <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "A pesar de las diferentes modificaciones realizadas en los otrosíes, relacionadas con la ampliación de plazos, redefinición de hitos y modificación del Plan de Obras, en la actualidad se continúan presentando atrasos en el cumplimiento de las metas pactadas."</p>		
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No
	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho	
Análisis de efectividad			
<p>Con la realización de las unidades de medida correctivas N. 1, 2 y 3, se evidenció la verificación por parte de la Entidad y de la Interventoría de la disponibilidad total de los predios para el proyecto, según se cita a continuación:</p> <p><i>"(...) De los 1.878 predios requeridos, el proyecto cuenta con una disponibilidad en 1.877 áreas prediales para lograr el avance de las obras de construcción, es decir que, a la fecha la disponibilidad predial presenta un avance del 99,99%. Hoy, resta por lograr la disponibilidad en un (01) predio requerido por el proyecto, que se ubica en el Hito 1 Urbano, del Tramo Cangallo - San Pablo – Simití, y que corresponde a un área de terreno de naturaleza privada de propiedad de la Junta de Acción Comunal del barrio 09 de marzo, con un área requerida por el proyecto de 767,22 metros cuadrados y se identifica con la ficha predial N° VA-Z3-11_02-178."</i></p>			

Hallazgo	1209-21	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>Lo anteriormente expuesto, permite evidenciar que, a la fecha el 100% de los predios de connotación baldía (SAR) se encuentran disponible para la ejecución de las obras del Proyecto Vial Transversal de las Américas.”</i></p> <p>Respecto a la terminación de los hitos, y con base en una verificación de la Oficina de Control Interno que incluyó documentación adicional a la acreditada en el plan de mejoramiento, se evidenció que en el informe de Interventoría del mes de noviembre de 2021, con radicado ANI N. 20214091446162, se indica que las obras de todos los hitos del proyecto se encuentran ejecutadas: “(...) se ejecutó el 100 % de la obra y se encuentra totalmente pagada” con lo que se verifica que no se presentan hitos pendientes en la ejecución del contrato.</p> <p>En relación con a las unidades de medida preventivas, se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad contar con lineamientos para ejercer un mayor seguimiento y control a la ejecución de un plan de obras y a la gestión predial en un proyecto concesionado.</p> <p>Asimismo, a través de las unidades de medida preventivas se verificó la implementación de los procedimientos de control a la gestión predial en los proyectos de cuarta generación, lo que ha permitido llevar a cabo un control más riguroso en los procesos de gestión predial. También se evidenció el trabajo de coordinación interinstitucional con otras Entidades de interés en la gestión predial tales como la Agencia Nacional de Tierras y el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, lo que permite mejorar los tiempos de gestión predial.</p> <p>Con base en lo anterior, se verificó que a marzo de 2022 los hitos del proyecto se encuentran construidos al 100%, por lo que cesaron <i>los atrasos en el cumplimiento de las metas pactadas</i>. En lo referente a la gestión predial, se evidenció que se cuenta con la disponibilidad de las áreas prediales de connotación baldía (Sin Antecedente Registral – SAR), lo que permite concluir que desapareció la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>Finalmente, se debe tener en cuenta que el contrato de concesión No. 008 de 2010 se encuentra en liquidación.</p>			

3.17.17 Hallazgo 1210-22

Hallazgo	1210-22	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 22. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria e Indagación Preliminar - IP. Obras de Rehabilitación, Mejoramiento y Construcción.</p> <p>En visita de inspección a las obras realizadas por la CGR en octubre de 2017, se observaron las siguientes diferencias en el pavimento de los tramos indicados, tales como grietas longitudinales y transversales, discontinuidades, fisuras longitudinales y transversales, pese a que las obras de algunos tramos entraron en servicio en 2015 y otros hace dos meses.</p> <p>Igualmente, en el Informe de la Interventoría suministrado por la Entidad con oficio 2017-300-035669-1 del 3 de noviembre de 2017, la Interventoría reportó el incumplimiento del Indicador E6 "Baches y Asentamientos", en los tramos relacionados en la tabla 12.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Interventoría En caso de incumplimiento, inicio del procedimiento sancionatorio Oficio a las entidades competentes, de acuerdo a los tramos revertidos. Informe de interventoría. 		

Hallazgo	1210-22			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)						
	UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 5. Manual de Interventoría y Supervisión 6. Contrato Estándar 4G - Apéndice Técnico 4 INFORME DE CIERRE 7. Informe de cierre										
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Deficiencias en los materiales, en el proceso constructivo (compactación), pese a que estas obras son nuevas ya están incumpliendo los indicadores de calidad del pavimento establecidos contractualmente aunado a que los tramos antes mencionados se encuentran en proceso de reversión y algunos ya fueron revertidos; daños prematuros que podrían configurarse en un presunto detrimento al patrimonio del Estado, dado que estas obras ya fueron pagadas por la Entidad."										
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria e indagación preliminar	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho						
Análisis de efectividad											
<p>De acuerdo con el desarrollo del plan de mejoramiento cumplido se concluyó que el Concesionario tenía falencias en el cumplimiento del indicador de estado <i>E6 – Baches, asentamientos y fisuras</i>, según se evidenció en la realización de la unidad de medida N. 3, a través de la que se demuestra que se inició un procedimiento administrativo sancionatorio con ocasión de incumplimientos en los tramos San Juan – Arboletes – Puerto Rey, Banco – Tamalameque y Mulatos – San Juan.</p> <p>Por otra parte, en el informe de la interventoría, que soporta la unidad de medida N. 4, se menciona que se tenía un avance del 70,75% en la reversión de la infraestructura, equivalente a 602,4 km; sin embargo, a manera de verificación adicional adelantada por la Oficina de Control Interno, se evidenció que en el informe de Interventoría del mes de noviembre de 2021, con radicado ANI N. 20214091446162 del 14 de diciembre de 2021, en el capítulo 8 – <i>Proceso de reversión</i>, en específico en la tabla 8.1 – Tramos revertidos, se indica que los tramos en mención fueron revertidos al Estado en las siguientes fechas:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>San Juan – Arboletes – Puerto Rey</td> <td>1 de julio de 2019</td> </tr> <tr> <td>Banco – Tamalameque</td> <td>1 de septiembre de 2020</td> </tr> <tr> <td>Mulatos – San Juan</td> <td>1 de julio de 2019</td> </tr> </table> <p>Durante la reversión de estos tramos la Interventoría realiza la verificación de los indicadores de estado y de operación con el fin de poder emitir las actas de reversión, por lo que, teniendo en cuenta que estos tramos se encuentran revertidos se subsanaron las deficiencias en los pavimentos encontradas por la Contraloría General de la República al momento de la reversión.</p> <p>En relación con a las unidades de medida preventivas, se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad contar con lineamientos para ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de indicadores en los contratos de concesión, de igual forma se verificó la implementación del apéndice técnico 4 en el contrato estándar de cuarta generación, que permite establecer específicamente los requerimientos en materia de operación.</p> <p>De acuerdo con la verificación de los tramos revertidos del contrato de concesión N. 08 de 2010, se evidenció que la interventoría verificó el cumplimiento de los indicadores de calidad del pavimento establecidos contractualmente con</p>						San Juan – Arboletes – Puerto Rey	1 de julio de 2019	Banco – Tamalameque	1 de septiembre de 2020	Mulatos – San Juan	1 de julio de 2019
San Juan – Arboletes – Puerto Rey	1 de julio de 2019										
Banco – Tamalameque	1 de septiembre de 2020										
Mulatos – San Juan	1 de julio de 2019										

Hallazgo	1210-22	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
lo que se evidencia que cesó la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.			

3.17.18 Hallazgo 1211-23

Hallazgo	1211-23	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 23. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria e Indagación Preliminar - IP. Peaje Necoclí Sanjuan de Urabá - Reubicado en El Banco - Guamal y Área de Servicio.</p> <p>Realizado el seguimiento a la ejecución de las obras de la Estación de Peaje de Necoclí - San Juan de Urabá, reubicada en Guamal - El Banco, se observaron las siguientes deficiencias:</p> <p>1- Se evidenciaron deficiencias en los estudios definitivos sobre tráficos promedios de los peajes realizados en el año 2014, con los cuales se ubicarían las estaciones de peajes a construir de la concesión Transversal de las Américas, especialmente en el peaje "Necoclí - San Juan de Urabá", el cual no se construyó en el tramo tal y como estaba previsto, dicha situación conllevó a su reubicación en la vía Mompox - Guamal - El Banco, peaje denominado "El Banco Guamal", peaje que a agosto de 2017 no se encuentra en operación.</p> <p>2- En visita de inspección realizada por la CGR a la Concesión en octubre de 2017, se observó que las obras e instalación de equipos del Peaje Guamal se encuentran sin concluir así como el Área de Servicio, no obstante que estas obras debieron concluir el 31 de julio de 2017.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe financiero (área de estructuración y técnica) Antecedentes Acuerdo conciliatorio - Informe Informe de Interventoría Inicio del procedimiento sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento) Resolución de peajes <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Contrato Estándar 4G Manual de interventoría y supervisión Procedimiento reversiones GCSP-P-018 Manual de reversiones GCSP-M-001 <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así:</p> <ol style="list-style-type: none"> "Lo anterior indica que los estudios de tráfico que soportaron los estudios de necesidades iniciales no correspondían a la realidad" "Incumpliendo lo establecido en las obligaciones contractuales, además ya fue reconocido al Concesionario el valor de las obras y del OPEX (operación y mantenimiento) del peaje". 		
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad			

Hallazgo	1211-23	Efectividad	Efectivo administrativa)	(Incidencia
Según el PMI, la causa del hallazgo se divide en dos componentes, así:				
<ol style="list-style-type: none"> 1. "Lo anterior indica que los estudios de tráfico que soportaron los estudios de necesidades iniciales no correspondían a la realidad" 2. "Incumpliendo lo establecido en las obligaciones contractuales, además ya fue reconocido al Concesionario el valor de las obras y del OPEX (operación y mantenimiento) del peaje". 				
<p>Con relación al primer componente de la causa y con base en el plan de mejoramiento cumplido, se resalta la unidad de medida preventiva correspondiente al contrato estándar de 4G, que, como se indica en el informe de cierre del plan de mejoramiento, "(...) mejora la definición de los estudios de tráfico y proyecciones de las condiciones contractuales financieras para los nuevos proyectos (...)", estudios fundamentados en prefactibilidades y factibilidades lideradas por la Vicepresidencia de Estructuración desde que existe la Agencia Nacional de Infraestructura.</p> <p>Se debe tener en cuenta que el proyecto Transversal de las Américas no fue estructurado bajo los procedimientos que maneja la Agencia Nacional de Infraestructura, pues corresponde a un proyecto de tercera generación.</p> <p>Respecto al segundo componente de la causa, a través del plan de mejoramiento cumplido se demuestra que, por una parte, el Concesionario subsanó los presuntos incumplimientos asociados a la estación de peaje, pues, según la documentación que demuestra el cumplimiento de la unidad de medida No. 3 "(...) entregó estas obras en los tiempos asignados como periodo de cura, saneando el incumplimiento que se presentaba en ese momento". Por otra parte, el plan de mejoramiento cumplido, a través de la unidad de medida No. 2, demuestra que el Concesionario devolvió al Tesoro Nacional los valores reconocidos por OPEX y no ejecutados asociados al tramo Guamal - El Banco, donde no se incluyó el peaje Guamal "(...) ya que no se estimó su operación dentro del contrato de concesión".</p> <p>Finalmente, se resalta que el plan de mejoramiento cumplido demuestra que la infraestructura asociada al peaje Guamal se revirtió al Instituto Nacional de Vías en mayo de 2018.</p>				

3.17.19 Hallazgo 1212-24

Hallazgo	1212-24	Efectividad	Efectivo administrativa)	(Incidencia
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 24. Administrativo. Operación Ambulancia Tramo San Marcos. En visita de inspección realizada por la CGR en octubre de 2017, se solicitaron algunos elementos para verificar el cumplimiento de Manual de Operación para la ambulancia que presta servicio a la Concesión en el Tramo San Marcos - Majagual, en la que se observó que el equipo de cirugía menor no se encontraba esterilizado y el juego de collares cervicales presentaba deficiente asepsia.			
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Informe de interventoría 2. Actas de Reversión 3. Informe de interventoría <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Manual de interventoría y supervisión 5. Procedimiento reversiones GCSP-P-018 6. Manual de reversiones GCSP-M-001 <p>INFORME DE CIERRE</p>			

Hallazgo	1212-24	Efectividad	Efectivo	(Incidencia administrativa)
	7. Informe de Cierre			
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Lo cual denota deficiencias en el seguimiento y control a las actividades de operación y podría afectar la correcta prestación del servicio".			
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad
				Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad				
<p>Con base en el PMI, la CGR describió la causa del hallazgo así: "Lo cual denota deficiencias en el seguimiento y control a las actividades de operación y podría afectar la correcta prestación del servicio".</p> <p>Por una parte, el plan de mejoramiento demuestra que en el proyecto se aplicaron correctivos para asegurar un adecuado servicio de las ambulancias en el Tramo San Marcos - Majagual, vehículos que fueron revertidos y entregados al INVIAS en 2018, donde se surtió el proceso de verificación correspondiente. Con base en lo descrito, se debe tener en cuenta que a la fecha el corredor San Marcos - Majagual no se opera en el marco de la concesión Transversal de Las Américas.</p> <p>Con el fin de que situaciones similares a la alertada por la CGR en el hallazgo no se vuelvan a presentar en los proyectos administrados por la ANI, dentro de las unidades de medida preventivas se cuenta con manuales de la Entidad con lineamientos respecto a una adecuada supervisión en la ejecución y reversión de proyectos.</p> <p>Adicionalmente, revisado el PMI y el PMP, no se evidenciaron hallazgos y/o no conformidades relacionadas con la operación de ambulancias en los últimos dos años, es decir que no hay repetición, lo que contribuye a declarar la efectividad, en lo que corresponde a la incidencia administrativa, del plan de mejoramiento.</p>				

3.18 Cartagena – Barranquilla (1G)

3.18.1 Hallazgo 440-16

Hallazgo	440-16	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 16. Administrativo, Disciplinario y Fiscal - Modelo Financiero Otrosí de 2006 y Otrosí Modificatorio No. 3 de 2009. Se evidencia un desequilibrio de la ecuación contractual en contra de los intereses del Estado en cuantía de \$26.678.5 millones de diciembre de 2011, medido en Valor Presente Neto (VPN), ocasionado por las modificaciones contractuales efectuadas mediante el Otrosí del 20 de enero de 2006 al Contrato de Concesión No.503 de 1994, Proyecto Vial Cartagena-Barranquilla, y su modificatorio el Otrosí No.3 del 16 de octubre de 2009.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Concepto Banca de Inversión. 2. Mesa de Trabajo. 3. Concepto interventoría 4. Informe Supervisor 5. Memorando del área Gestión Contractual a la Gerencia Financiera 6. Gestión de Cobro. 7. Resolución 959 de 2013 - Bitácora del proyecto 8. Manual de Contratación 9. Res. que crea y regula el Comité de Contratación 10. Demanda de reconvención - pretensiones novena y décima 11. Informe de cierre 		

Hallazgo	440-16			Efectividad	No Efectivo
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Modificaciones contractuales efectuadas mediante el Otrosí del 20 de enero de 2006 al Contrato de Concesión No.503 de 1994, Proyecto Vial Cartagena-Barranquilla, y su modificatorio el Otrosí No.3 del 16 de octubre de 2009"				
Incidencia	Administrativa, disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa.
Análisis de efectividad					
Se evidencia gestión mediante las acciones de mejora realizadas por parte de la Supervisión y de la Interventoría, no obstante, aún no desaparece la causa del hallazgo pues no se acredita el reembolso de los intereses según lo expuesto en el hallazgo 440-16 del Modelo Financiero del Otrosí de 2006 y otrosí modificatorio N. 3 de 2009, ya que, a través del plan de mejoramiento no se evidencia que las partes hayan llegado a un acuerdo de la cantidad a reembolsar.					

3.18.2 Hallazgo 1084-1

Hallazgo	1084-1			Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 1. Administrativo con presunto alcance Fiscal y Disciplinario - Modelo financiero marginal del adicional No. 9.</p> <p>Según adicional No. 9 al contrato de concesión No. 503 de 1994, en la cláusula sexta, las partes acuerdan que la programación para la construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento de obras, serán las indicadas en el cronograma de inversión. Al verificar el avance de estas obras, se observa que no se han ejecutado conforme al cronograma de avance porcentual y en el modelo financiero marginal del adicional No. 9. Con la firma del contrato de transacción se amplía el plazo para la entrega de las obras correspondientes al anillo vial de Crespo, tiempo que se cumplió el primero de septiembre de 2014, sin que el concesionario hubiera hecho entrega de las mismas.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Demanda instaurada por la Agencia. 2. Soporte de cumplimiento del Laudo. 3. Informe de Defensa Judicial <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Contrato estándar 4G. 5. Manual de interventoría y supervisión. 6. Manual de contratación. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Informe de cierre 				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Retraso en el cronograma de obras. Incumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del concesionario."				
Incidencia	Administrativa con presunto alcance fiscal y disciplinario	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho

Hallazgo	1084-1	Efectividad	No efectivo
Análisis de efectividad			
<p>En la revisión de la documentación que soporta las unidades de medida desarrolladas en el plan de mejoramiento, se evidenció la existencia de una controversia contractual entre la ANI y el concesionario del contrato No. 503 de 1994 Consorcio Vía al Mar, relacionada con un presunto “<i>beneficio financiero por el desplazamiento de las obras relacionadas con la construcción del Anillo Vial de Crespo</i>”, de la cual no se cuenta con un laudo y la cual será dirimida por el Tribunal Administrativo de Bolívar, de acuerdo con la documentación que reposa en el plan de mejoramiento.</p> <p>Por otro lado, se evidenció que la Agencia Nacional de Infraestructura emitió la Resolución N. 20213120014295 del 2 de septiembre de 2021 “<i>Por medio de la cual se declara la ocurrencia de siniestro por el riesgo de Estabilidad de Obra y se hace efectiva la póliza de Estabilidad de Obra dentro del Contrato de Concesión N 503 de 1994</i>” relacionada con las obras del Anillo Vial de Crespo. En dicho acto administrativo se evidenció que la Concesión Costera Cartagena Barranquilla SAS, actual concesionario del corredor Cartagena – Barranquilla (Proyecto Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad) remitió a la Agencia un estudio contratado con la firma Geoandina con radicado ANI N. 20194091078282 del 11 de octubre de 2019 en donde se expone lo siguiente respecto al estado de las obras relacionadas con el Anillo Vial de Crespo:</p> <p align="center"><i>(...) no están dadas las condiciones para la operación y mantenimiento seguras del Anillo Vial de Crespo, particularmente del Túnel del Crespo y Puente sobre Avenida Santander, en la Unidad Funcional 1 del Proyecto, para que como consecuencia de la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad, se exima al Concesionario de: (i) recibir la infraestructura correspondiente al Anillo Vial del Crespo, en la Unidad Funcional 1, y (ii) respecto de esta infraestructura no se midan los indicadores de niveles de servicio establecidos en el Apéndice Técnico 4 (...)</i></p> <p>Por lo que la sociedad Costera Cartagena Barranquilla SAS, según compromiso establecido en la declaratoria del evento eximente de responsabilidad entregó a la Agencia un informe de diagnóstico en donde se concluyó lo siguiente respecto al estado de las obras del Anillo Vial de Crespo:</p> <p align="center"><i>“(...)(i) Los daños y el estado de deterioro de la infraestructura del Túnel de Crespo, con ocasión de las deficiencias de los diseños y procesos constructivos, que fueron ampliamente advertidos por el Concesionario en los comunicados de solicitud del Evento Eximente de Responsabilidad. (ii) El incumplimiento del indicador E23 (Estado de elementos estructurales) y otros indicadores como el E24, E25, E26 de la Tabla 4. Así como los indicadores E18, E19, E20, E21, E22 de la Tabla 2 del Apéndice Técnico 4. (iii) La necesidad de ejecutar obras de reparación, reforzamiento y reconstrucción para garantizar su estabilidad y permitir la medición y cumplimiento de los indicadores del Apéndice Técnico 4, las cuales por tratarse de defectos asociados al diseño y construcción del túnel por parte del Consorcio Vía al Mar y de actividades que no son de mantenimiento, no son de responsabilidad de la Concesión Costera al no hacer parte del alcance del Contrato de la referencia. (iv) La obligación de que el Consorcio Vía al Mar en su calidad de constructor, ejecute las intervenciones requeridas para garantizar la calidad y estabilidad de la obra.(...)”</i></p> <p>Con lo que se evidencia que, a pesar de que las obras del Anillo Vial de Crespo se encuentran finalizadas y revertidas al Estado, no cuentan con las condiciones de operación y mantenimiento seguras, dado que se ha declarado un siniestro por el riesgo de Estabilidad de Obra y se hace efectiva la póliza de Estabilidad de Obra dentro del Contrato de Concesión N. 503 de 1994.</p>			

Hallazgo	1084-1	Efectividad	No efectivo
<p>En ese orden de ideas, con base en la ausencia de un laudo asociado a la controversia relacionada con un presunto “beneficio financiero por el desplazamiento de las obras relacionadas con la construcción del Anillo Vial de Crespo” y las fallas actuales que presenta la infraestructura construida por el Consorcio Vía al Mar, se declara la No Efectividad del plan de mejoramiento.</p>			

3.18.3 Hallazgo 1085-2

Hallazgo	1085-2	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 2. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria - Anillo vial de crespo - Parque Lineal.</p> <p>En visita de inspección realizada en octubre de 2016 por la CGR, se evidenciaron las siguientes deficiencias constructivas: fisuras a lo largo de la ciclo ruta, grietas en la losa superior del túnel de Crespo, la señalización horizontal de la ciclo ruta se encuentra desalineada, las bombas del sistema fuera de servicio, daños en la subestación 2, riesgo de accidentalidad de peatones por el material de acabado de algunos sectores de la franja peatonal.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe interventoría Requerimiento de la interventoría al Concesionario. Informes de Seguimiento y monitoreo mensual por parte de la interventoría. Informe de la interventoría sobre el cumplimiento de las especificaciones técnicas. Acta de Entrega y Recibo del Anillo Vial de Crespo. <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Interventoría y supervisión. Contrato Estándar 4 G <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: “Debilidades en el seguimiento y control técnico en la ejecución de las obras por parte del concesionario e incumplimiento de las especificaciones técnicas de construcción y calidad.”</p>		
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad			
<p>En la revisión de las unidades de medida correctivas se evidenció el seguimiento de la Interventoría al Concesionario respecto a la realización según las especificaciones técnicas contractuales, lo cual permitió, en su momento, ajustar los defectos en el Anillo Vial de Crespo - Parque Lineal evidenciados por la Contraloría General de la República, lo cual se evidencia en el acta de entrega y recibo del Anillo Vial de Crespo entregado como unidad de medida N. 5</p>			

Hallazgo	1085-2	Efectividad	No efectivo
<p>Hacen parte de las unidades de medida preventivas documentos de la Entidad orientados a mejorar el control por parte de las interventorías de los proyectos administrados por la ANI, respecto a la calidad de las obras recibidas, teniendo en cuenta el cumplimiento de los requerimientos técnicos contractuales.</p> <p>Sin embargo, se evidenció que la Agencia Nacional de Infraestructura emitió la Resolución N. 20213120014295 del 2 de septiembre de 2021 “<i>Por medio de la cual se declara la ocurrencia de siniestro por el riesgo de Estabilidad de Obra y se hace efectiva la póliza de Estabilidad de Obra dentro del Contrato de Concesión N 503 de 1994</i>”, relacionada con las obras del Anillo Vial de Crespo. En dicho acto administrativo se evidenció que la Concesión Costera Cartagena Barranquilla SAS, actual concesionario del corredor Cartagena – Barranquilla (Proyecto Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad) remitió a la Agencia un estudio contratado con la firma Geoandina con radicado ANI N. 20194091078282 del 11 de octubre de 2019 en donde se expone lo siguiente respecto al estado de las obras relacionadas con el Anillo Vial de Crespo:</p> <p><i>(...) no están dadas las condiciones para la operación y mantenimiento seguras del Anillo Vial de Crespo, particularmente del Túnel del Crespo y Puente sobre Avenida Santander, en la Unidad Funcional 1 del Proyecto, para que como consecuencia de la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad, se exima al Concesionario de: (i) recibir la infraestructura correspondiente al Anillo Vial del Crespo, en la Unidad Funcional 1, y (ii) respecto de esta infraestructura no se midan los indicadores de niveles de servicio establecidos en el Apéndice Técnico 4 (...)</i></p> <p>Por lo que la sociedad Costera Cartagena Barranquilla SAS, según compromiso establecido en la declaratoria del evento eximente de responsabilidad entregó a la Agencia un informe de diagnóstico en donde se concluyó lo siguiente respecto al estado de las obras del Anillo Vial de Crespo:</p> <p><i>“(...)(i) Los daños y el estado de deterioro de la infraestructura del Túnel de Crespo, con ocasión de las deficiencias de los diseños y procesos constructivos, que fueron ampliamente advertidos por el Concesionario en los comunicados de solicitud del Evento Eximente de Responsabilidad..(...)”</i></p> <p>En particular para el estado del túnel de Crespo el diagnóstico concluye que se presenta un desgaste acelerado de la infraestructura, determinando un PRONOSTICO DE VIDA RESIDUAL expresando lo siguiente:</p> <p><i>“(...)(III) Debido a las fallas constructivas y, posiblemente, situaciones aisladas de diseño, la contaminación del concreto por cloruros en algunas zonas de la estructura es mucho mayor que la contaminación típica observada en este tipo de estructura. Según se presenta en la Figura 1 y Figura 2. La edad de la estructura basada en el deterioro por cloruros corresponde a 15 años para los casos más críticos, es decir, en zonas de juntas entre módulos del túnel. En lado Continental es mucho mejor y esta edad para alcanzar el mismo deterioro que el lado mar a una edad alrededor de los de 35 años.</i></p> <p>Con lo que se evidencia que, a pesar de que las obras del Anillo Vial de Crespo, incluyendo el Túnel de Crespo se encuentran finalizadas y revertidas al Estado, no cuentan con las condiciones de operación y mantenimiento seguras, presentando fallas, por lo que se considera que persiste la causa formulada por la Contraloría General de la República de <i>incumplimiento de las especificaciones técnicas de construcción y calidad por parte del concesionario</i> (Consorcio Vía al Mar), con lo que se declara la No Efectividad del plan de mejoramiento.</p>			

3.18.4 Hallazgo 1086-3

Hallazgo	1086-3			Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 3. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria - Diseños de Drenaje Obras Avenida Santander.</p> <p>En mayo de 2016 se presentaron inundaciones en el sector del puente sobre Av. Santander, dado que no se dio solución al desagüe de las obras ejecutadas a través del adicional 09, aunado a que no se cuenta con alcantarillado pluvial del Distrito de Cartagena, razón por la cual fue necesario hacer un rediseño que contempla la evacuación de las aguas lluvias hacia el Caño Juan Angola a través de un box culvert y canalización de las aguas lluvias del sector.</p> <p>Adicionalmente se observaron deficiencias en la señalización de la obra, tales como faltan señales de sendero peatonal, los tabiques y cintas plásticas no están dispuestos de conformidad como lo señala el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte, en el capítulo IV, numeral 4.3.6.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <p>1. Informe interventoría 2. Acta de entrega y recibo</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>3. Manual de Interventoría y supervisión. 4. Contrato Estándar 4 G</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>5. Informe de cierre</p>				
Causa del hallazgo	La CGR describe el efecto así: “Debilidades en la planeación y deficiencias en los diseños iniciales para las obras del adicional.”				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>En la revisión de las unidades de medida correctivas se evidenció el análisis realizado por la Interventoría respecto a las obras de drenaje requeridas para mejorar la capacidad hidráulica de las obras de la avenida Santander. Por otra parte, en el desarrollo de las unidades de medida preventivas se incluyeron documentos de la Entidad orientados a fortalecer los controles sobre la elaboración de estudios y diseños en proyectos de concesión.</p> <p>Sin embargo, se evidenció que la Agencia Nacional de Infraestructura emitió la Resolución N. 20213120014295 del 2 de septiembre de 2021 “Por medio de la cual se declara la ocurrencia de siniestro por el riesgo de Estabilidad de Obra y se hace efectiva la póliza de Estabilidad de Obra dentro del Contrato de Concesión N 503 de 1994”, relacionada con las obras del Anillo Vial de Crespo. En dicho acto administrativo se evidenció que la Concesión Costera Cartagena Barranquilla SAS, actual concesionario del corredor Cartagena – Barranquilla (Proyecto Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad) remitió a la Agencia un estudio contratado con la firma Geoandina con radicado ANI N. 20194091078282 del 11 de octubre de 2019 en donde se expone lo siguiente respecto al estado de las obras relacionadas con el Anillo Vial de Crespo:</p>					

Hallazgo	1086-3	Efectividad	No efectivo
	<p>(...) no están dadas las condiciones para la operación y mantenimiento seguras del Anillo Vial de Crespo, particularmente del Túnel del Crespo y Puente sobre Avenida Santander, en la Unidad Funcional 1 del Proyecto, para que como consecuencia de la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad, se exima al Concesionario de: (i) recibir la infraestructura correspondiente al Anillo Vial del Crespo, en la Unidad Funcional 1, y (ii) respecto de esta infraestructura no se midan los indicadores de niveles de servicio establecidos en el Apéndice Técnico 4 (...)</p> <p>Por lo que la sociedad Costera Cartagena Barranquilla SAS, según compromiso establecido en la declaratoria del evento eximente de responsabilidad entregó a la Agencia un informe de diagnóstico en donde se concluyó lo siguiente respecto al estado de las obras del Anillo Vial de Crespo:</p> <p><i>"(...) (i) Los daños y el estado de deterioro de la infraestructura del Túnel de Crespo, con ocasión de las deficiencias de los diseños y procesos constructivos, que fueron ampliamente advertidos por el Concesionario en los comunicados de solicitud del Evento Eximente de Responsabilidad..(...)"</i></p> <p><i>(ii) El incumplimiento del indicador E23 (Estado de elementos estructurales) y otros indicadores como el E24, E25, E26 de la Tabla 4. Así como los indicadores E18, E19, E20, E21, E22 de la Tabla 2 del Apéndice Técnico 4.</i></p> <p><i>(iii) La necesidad de ejecutar obras de reparación, reforzamiento y reconstrucción para garantizar su estabilidad y permitir la medición y cumplimiento de los indicadores del Apéndice Técnico 4, las cuales por tratarse de defectos asociados al diseño y construcción del túnel por parte del Consorcio Vía al Mar y de actividades que no son de mantenimiento, no son de responsabilidad de la Concesión Costera al no hacer parte del alcance del Contrato de la referencia.</i></p> <p><i>(iv) La obligación de que el Consorcio Vía al Mar en su calidad de constructor, ejecute las intervenciones requeridas para garantizar la calidad y estabilidad de la obra.(...)"</i></p> <p>Con lo que se evidencia que, a pesar de que las obras del Anillo Vial de Crespo, incluyendo las obras de la Av. Santander, se encuentran finalizadas y revertidas al Estado, no cuentan con las condiciones de operación y mantenimiento seguras, presentando fallas graves, por lo que se considera que no ha cesado la causa formulada por la Contraloría General de la República, con lo que se declara la No Efectividad del plan de mejoramiento.</p>		

3.18.5 Hallazgo 1087-4

Hallazgo	1087-4	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 4. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria - Índice de estado.</p> <p>En visita realizada por parte de la CGR en octubre de 2016 a las obras del adicional 9, se evidenciaron deficiencias en el pavimento en los tramos en doble calzada construidos por el concesionario, tales como fisuras y grietas en calzada bermas, así como ondulaciones y ahuellamiento.</p> <p>Adicionalmente, la interventoría requiere al concesionario "...Finalmente como es de su conocimiento el índice de servicio de las vías de acceso y de los empalmes con las vías existentes no cumple con la calificación mínima de 4.5 requerida en el anexo 1 del otrosí No. 4 del 28 de noviembre de 2008, y este requerimiento es indispensable para la entrega y el inicio de la operación...".</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe interventoría Informe de cumplimiento de índice de Estado. Trámite proceso sancionatorio 		

Hallazgo	1087-4			Efectividad	No efectivo
	UNIDAD DE MEDIDA PREVENTIVA 4. Manual de Interventoría y Supervisión INFORME DE CIERRE 5. Informe de Cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: “Deficiencias en el cumplimiento de las especificaciones técnicas de construcción y mantenimiento.”				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>En la revisión de las unidades de medida correctivas, se evidenció que a través de la unidad de medida N. 2 la Interventoría realizó la inspección correspondiente del índice de estado en dos oportunidades en el año 2017, en donde verificó que el Concesionario cumpliera con el índice de estado en todo el corredor, según lo escrito en el oficio CISV-17-346: “el concesionario ya reestableció los (SIC) todos los tramos del proyecto están cumpliendo con el índice de estado requerido contractualmente para cada uno de ellos”.</p> <p>Sin embargo, se evidenció que la Agencia Nacional de Infraestructura emitió la Resolución N. 20213120014295 del 2 de septiembre de 2021 “Por medio de la cual se declara la ocurrencia de siniestro por el riesgo de Estabilidad de Obra y se hace efectiva la póliza de Estabilidad de Obra dentro del Contrato de Concesión N 503 de 1994”, relacionada con las obras del Anillo Vial de Crespo. En dicho acto administrativo se evidenció que la Concesión Costera Cartagena Barranquilla SAS, actual concesionario del corredor Cartagena – Barranquilla (Proyecto Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad) remitió a la Agencia un estudio contratado con la firma Geoandina con radicado ANI N. 20194091078282 del 11 de octubre de 2019 en donde se expone lo siguiente respecto al estado de las obras relacionadas con el Anillo Vial de Crespo:</p> <p align="center"><i>(...) no están dadas las condiciones para la operación y mantenimiento seguras del Anillo Vial de Crespo, particularmente del Túnel del Crespo y Puente sobre Avenida Santander, en la Unidad Funcional 1 del Proyecto, para que como consecuencia de la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad, se exima al Concesionario de: (i) recibir la infraestructura correspondiente al Anillo Vial del Crespo, en la Unidad Funcional 1, y (ii) respecto de esta infraestructura no se midan los indicadores de niveles de servicio establecidos en el Apéndice Técnico 4 (...)</i></p> <p>Por lo que la sociedad Costera Cartagena Barranquilla SAS, según compromiso establecido en la declaratoria del evento eximente de responsabilidad entregó a la Agencia un informe de diagnóstico en donde se concluyó lo siguiente respecto al estado de las obras del Anillo vial de Crespo:</p> <p align="center"><i>“(…)(i) Los daños y el estado de deterioro de la infraestructura del Túnel de Crespo, con ocasión de las deficiencias de los diseños y procesos constructivos, que fueron ampliamente advertidos por el Concesionario en los comunicados de solicitud del Evento Eximente de Responsabilidad..(…)”</i> <i>(ii) El incumplimiento del indicador E23 (Estado de elementos estructurales) y otros indicadores como el E24, E25, E26 de la Tabla 4. Así como los indicadores E18, E19, E20, E21, E22 de la Tabla 2 del Apéndice Técnico 4.</i> <i>(iii) La necesidad de ejecutar obras de reparación, reforzamiento y reconstrucción para garantizar su estabilidad y permitir la medición y cumplimiento de los indicadores del Apéndice Técnico 4, las cuales por tratarse de defectos asociados al diseño y construcción del túnel por parte del Consorcio Vía al Mar y de actividades que</i></p>					

Hallazgo	1087-4	Efectividad	No efectivo
<p><i>no son de mantenimiento, no son de responsabilidad de la Concesión Costera al no hacer parte del alcance del Contrato de la referencia.</i></p> <p><i>(iv) La obligación de que el Consorcio Vía al Mar en su calidad de constructor, ejecute las intervenciones requeridas para garantizar la calidad y estabilidad de la obra. (...)"</i></p> <p>Con lo que se evidencia que, a pesar de que las obras del Anillo Vial de Crespo establecidas en el Adicional N. 9 se encuentran finalizadas y revertidas al Estado, no cuentan con las condiciones de operación y mantenimiento seguras, presentando fallas, por lo que persiste la causa formulada por la Contraloría General de la República de <i>deficiencias en el cumplimiento de las especificaciones técnicas de construcción y mantenimiento</i> con lo que se declara la No Efectividad del plan de mejoramiento.</p>			

3.18.6 Hallazgo 1088-5

Hallazgo	1088-5	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 5. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria - Retorno Tramo IV. En visita de inspección a las obras del adicional 9 de la concesión Cartagena Barranquilla se evidenció un retorno en el tramo IV (provisional, ubicado en el K88 + 200), el cual no cumple con las especificaciones establecidas en el Manual de Diseño Geométrico del INVIAS, para las dimensiones y trayectorias de giro.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de la interventoría Solicitud al Concesionario Requerimiento interventoría cumplimiento del Concesionario Solicitud al INVIAS. <p>UNIDAD DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Interventoría y Supervisión. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Cierre 				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Incumplimiento de las especificaciones establecidas en el manual de diseño geométrico del INVIAS."				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
<p>Análisis de efectividad</p> <p>En la revisión de las unidades de medida correctivas se evidenció que la Interventoría realizó la oportuna revisión relacionada con el cumplimiento del manual de diseño geométrico del INVIAS y que procedió a requerir al Concesionario lo pertinente, según lo reportado en las unidades de medida 2 y 3. Según se evidencia en el plan de mejoramiento, el Concesionario ejecutó lo pertinente para cumplir con el manual del INVIAS, en particular se instalaron nuevas señales verticales, demarcación horizontal, resalto virtual entre otras mejoras en seguridad vial propuestas posteriormente a la validación del diseño, a la luz del manual de diseño geométrico mencionado.</p>					

Hallazgo	1088-5	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>En relación con las unidades de medida preventivas, se evidenció que la implementación del <i>Manual de interventoría y supervisión</i> ha fortalecido el seguimiento al cumplimiento de ejecución de los contratos administrados por la Entidad, en particular, para el hallazgo en cuestión, se resalta que se fortalecen los controles al seguimiento de diseños y cumplimiento de la normatividad vigente en los proyectos vigilados por la Entidad.</p> <p>Lo anterior, evidencia que cesó la causa de <i>incumplimiento de las especificaciones establecidas en el manual de diseño geométrico del INVIAS</i> que dio origen a la formulación del hallazgo, por lo que se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>Por otro lado, se debe tener en cuenta que el 7 de noviembre de 2019, se realizó la reversión del contrato No. 503 de 1994.</p>			

3.18.7 Hallazgo 1090-7

Hallazgo	1090-7	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 7. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal - Túnel sumergido de Crespo.</p> <p>En visita de inspección realizada a las obras del túnel y las rampas de acceso, se evidenciaron daños como agrietamientos en los muros, losas con presencia de fallas, tales como fracturas longitudinales y transversales, discontinuidades, fisuras longitudinales y transversales, desprendimiento de agregados, descascaramientos, grietas en bloque y fracturación múltiple, pese a que la obra entró en servicio en abril de los corrientes.</p> <p>A la fecha y aún sin ser recibida, viene siendo objeto de adecuaciones y reparaciones, siendo así que su viabilidad y eficacia ha tenido que ser estudiada y monitoreada por los especialistas del concesionario y de la interventoría, cuyos resultados están en proceso de verificación, con el fin de que se garantice que no se van a presentar futuros colapsos o daños mayores que afecten la estabilidad de la obra, su seguridad o la de los usuarios.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de la interventoría Requerimiento al concesionario. Informe de seguimiento y monitoreo por parte de la interventoría Acta de recibo <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Interventoría y supervisión. Contrato Estándar 4 G Seguimiento de la interventoría al Plan de Monitoreo y Seguimiento presentado por el Concesionario. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Deficiencias en los materiales por reacción de los agregados del concreto, en el proceso constructivo y por problemas de contracción del concreto, no se dio cumplimiento a las especificaciones técnicas de los concretos, lo que ocasionó daños prematuros</p>		

Hallazgo	1090-7			Efectividad	No Efectivo
	generalizados tanto en los muros, como en las losas a lo largo de los 1.1 kilómetros de la estructura del semi deprimido.”				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>En la revisión de las unidades de medida correctivas se evidenció el análisis realizado por la Interventoría respecto al estado del túnel y lo evidenciado por la Contraloría General de la República, así como los correspondientes requerimientos al Concesionario para superar dicha situación, lo cual finalizó con la verificación para la suscripción del acta de entrega y recibo del Anillo Vial de Crespo, en donde se verificó, en su momento, la correcta ejecución del túnel.</p> <p>Sin embargo, a manera de ejercicio de validación adicional, se evidenció que la Agencia Nacional de Infraestructura emitió la Resolución N. 20213120014295 del 2 de septiembre de 2021 “<i>Por medio de la cual se declara la ocurrencia de siniestro por el riesgo de Estabilidad de Obra y se hace efectiva la póliza de Estabilidad de Obra dentro del Contrato de Concesión N 503 de 1994</i>”, relacionada con las obras del Anillo Vial de Crespo. En dicho acto administrativo se evidenció que la Concesión Costera Cartagena Barranquilla SAS, actual concesionario del corredor Cartagena – Barranquilla (Proyecto Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad) remitió a la Agencia un estudio contratado con la firma Geoandina con radicado ANI N. 20194091078282 del 11 de octubre de 2019 en donde se expone lo siguiente respecto al estado de las obras relacionadas con el Anillo Vial de Crespo:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>(...) no están dadas las condiciones para la operación y mantenimiento seguras del Anillo Vial de Crespo, particularmente del Túnel del Crespo y Puente sobre Avenida Santander, en la Unidad Funcional 1 del Proyecto, para que como consecuencia de la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad, se exima al Concesionario de: (i) recibir la infraestructura correspondiente al Anillo Vial del Crespo, en la Unidad Funcional 1, y (ii) respecto de esta infraestructura no se midan los indicadores de niveles de servicio establecidos en el Apéndice Técnico 4 (...)</i></p> <p>Por lo que la sociedad Costera Cartagena Barranquilla SAS, según compromiso establecido en la declaratoria del evento eximente de responsabilidad entregó a la Agencia un informe de diagnóstico en donde se concluyó lo siguiente respecto al estado de las obras del Anillo Vial de Crespo:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>“(…) (i) Los daños y el estado de deterioro de la infraestructura del Túnel de Crespo, con ocasión de las deficiencias de los diseños y procesos constructivos, que fueron ampliamente advertidos por el Concesionario en los comunicados de solicitud del Evento Eximente de Responsabilidad..(…)”</i></p> <p>En particular para el estado del túnel de Crespo el diagnóstico concluye que se presenta un desgaste acelerado de la infraestructura, determinando un PRONOSTICO DE VIDA RESIDUAL expresando lo siguiente:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>“(…) (iii) Debido a las fallas constructivas y, posiblemente, situaciones aisladas de diseño, la contaminación del concreto por cloruros en algunas zonas de la estructura es mucho mayor que la contaminación típica observada en este tipo de estructura. Según se presenta en la Figura 1 y Figura 2. La edad de la estructura basada en el deterioro por cloruros corresponde a 15 años para los casos más críticos, es decir, en zonas de juntas entre</i></p>					

Hallazgo	1090-7	Efectividad	No Efectivo
<p><i>módulos del túnel. En lado Continental es mucho mejor y esta edad para alcanzar el mismo deterioro que el lado mar a una edad alrededor de los de 35 años.</i></p> <p>Con lo que se evidencia que, a pesar de que las obras del Anillo Vial de Crespo, incluyendo el Túnel de Crespo se encuentran finalizadas y revertidas al Estado, no cuentan con las condiciones de operación y mantenimiento seguras, presentando fallas graves, por lo que persiste la causa formulada por la Contraloría General de la República de <i>deficiencias en los materiales por reacción de los agregados del concreto, en el proceso constructivo y por problemas de contracción del concreto, no se dio cumplimiento a las especificaciones técnicas de los concretos</i>, con lo que se declara la No Efectividad del plan de mejoramiento.</p>			

3.18.8 Hallazgo 1091-8

Hallazgo	1091-8	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 8. Administrativo - Iluminación Puerto Colombia. En visita de inspección realizada por la CGR a la concesión en octubre de 2016, se observaron 15 luminarias instaladas fuera de servicio, algunas porque fueron retiradas para la obra que adelanta la concesión costera y otras se encuentran dañadas.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe interventoría- inventario de postes. Requerimiento a la concesión Sociedad Costera por parte de la ANI. Informe específico de la interventoría. <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de interventoría y supervisión. Contrato estándar 4 G. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Cierre 		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Iluminarias fuera de servicio."		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
Criterio de efectividad	Desaparición de la causa		
Análisis de efectividad			
<p>En la revisión de las unidades de medida, se evidenció el informe de la Interventoría en donde se realizó el inventario de postes, identificando que las luminarias que no se encontraban en servicio correspondían al sector de Puerto Colombia - Barranquilla, y no estaban funcionando ya que los postes habían sido afectados por la ejecución de las obras adelantadas en el marco del proyecto Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad (4G), a cargo de la Concesión Costera, por lo que se procedió a solicitar a dicha concesión ajustar lo pertinente. Posteriormente se realizó la verificación pertinente por parte de la Interventoría en donde se concluyó: "<i>se ha restablecido el servicio del alumbrado público en el sector comprendido entre Puerto Colombia y Barranquilla</i>".</p> <p>En relación con a las unidades de medida preventivas se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de indicadores en los contratos de concesión, de igual forma se verificó la implementación del apéndice técnico 4 en el contrato estándar de</p>			

Hallazgo	1091-8	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>cuarta generación que permite establecer específicamente los requerimientos en materia de operación, lo que permite evitar que vuelvan a presentarse hallazgos en esta materia.</p> <p>Teniendo en cuenta que las luminarias del sector entre Puerto Colombia y Barranquilla se encuentran en operación se concluye que cesó la causa que dio origen a la formulación del hallazgo, por lo que se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>Por otro lado, se debe tener en cuenta que el 7 de noviembre de 2019, se realizó la reversión del contrato No. 503 de 1994.</p>			

3.18.9 Hallazgo 1240-18

Hallazgo	1240-18	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 18. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Cumplimiento de la Cláusula Compromisoria establecida en el Contrato 503 de 1994.</p> <p>La Cláusula Compromisoria establecida en el Parágrafo de la Cláusula Cuadragésima Segunda del Contrato 503 de 1994 - Concesión Cartagena - Barranquilla, complementada con lo establecido en la cláusula primera del Otrosí de enero 20 de 2015, fue desconocida por el Concesionario toda vez que mediante Auto de 6 de septiembre de 2017 el Tribunal Arbitral del asunto declaró concluidas sus funciones y extinguidos los efectos del pacto arbitral, debido a que la parte convocada, Consorcio Vía al Mar, no pagó los honorarios a su cargo y en vista de que la ANI no pudo asumir el pago del 100% de los mismos.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe de Defensa Judicial</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 2. Contrato Estándar 4G y Apéndice Financiero</p> <p>INFORME DE CIERRE 3. Informe de Cierre</p>		
Causa del hallazgo	Lo anterior desconoce lo establecido en los artículos 3, 4 y 5 numerales 3, 4 y 5 del artículo 25 y numeral 8 del artículo 26 de la Ley 60 de 1993.		
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>A pesar de que, a través del informe de Defensa Judicial presentado en el plan de mejoramiento como unidad de medida correctiva, se demuestra que: “(...) no se produjo incumplimiento al Contrato de Concesión, en particular al Otrosí de fecha 20 de enero de 2015 ni a las normas que regulan el arbitramento como mecanismo alternativo de solución de controversias y en tal sentido, tanto el Concesionario como la Entidad actuaron conforme a lo pactado, en el marco de sus competencias y bajo el estricto cumplimiento de la normatividad.”, según se detalla en el informe de cierre, se considera que a través del plan de mejoramiento no se argumenta, de manera expresa, cómo las unidades de medida preventivas, en este caso el Contrato Estándar 4G y Apéndice Financiero, contribuyen a que situaciones similares a la alertada por la Contraloría General de la República a través del hallazgo no se repitan en los contratos de concesión</p>			

Hallazgo	1240-18	Efectividad	No efectivo
<p>administrados por la ANI, esto es: "(...) la parte convocada, Consorcio Vía al Mar, no pagó los honorarios a su cargo y en vista de que la ANI no pudo asumir el pago del 100% de los mismos. Esta situación conllevó a la imposibilidad de acudir a este mecanismo alternativo de solución de conflictos, dilatando la tramitación pronta y efectiva de las diferencias que en su momento motivaron la interposición de la demanda arbitral."</p> <p>El argumento expuesto por el área de Defensa Judicial en el informe de cierre, respecto a considerar el Contrato Estándar 4G y Apéndice Financiero como unidad de medida preventiva, es el siguiente:</p> <p><i>"Como se ha indicado en otras oportunidades y es de pleno conocimiento de la CGR, la adopción del Contrato Estándar 4G y su apéndice financiero, constituye uno de los principales avances de la ANI con miras a la cuarta generación de concesiones, pues recoge en gran medida lo aprendido con la ejecución de los contratos que le precedieron estableciendo, entre otros, que la remuneración se produce una vez finalizada y entregada la respectiva Unidad Funcional, aspecto que tiene relación directa con el desplazamiento de la inversión."</i></p> <p>Se considera que las unidades de medida preventivas se deben reformular o justificar de manera adecuada, de acuerdo con la situación evidenciada en el hallazgo, para declarar la efectividad del plan de mejoramiento.</p>			

3.19 Autopista Conexión Pacífico I y Autopista Conexión Pacífico III

3.19.1 Hallazgo 1061-25

Hallazgo	1061-25	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 25. Administrativo — Montos estimados para predios, compensaciones ambientales y redes</p> <p>Se evidenció que en los contratos de concesión 4G, Autopistas para la Prosperidad, Pacífico I y II, los estudios efectuados para determinar los montos de las subcuentas de predios, compensaciones ambientales y redes, tendientes a compensar y adquirir los predios o compensaciones socioeconómicas, pago de estudios de impacto, sustracción de reserva y traslados de redes entre otros, presentan déficits, para el caso de Pacífico II en la subcuenta predios que superan el 85%, en la subcuenta compensaciones ambientales el 212% y en la subcuenta redes el 6.562% del valor estimado de los aportes que debe realizar el concesionario y de Pacífico I, del 232% en la subcuenta predios.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <p>1. Contrato del estructurador</p> <p>2. Modelo estándar Contrato 5G, incluye los apéndices técnicos</p> <p>3. Procedimientos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Apoyo Ambiental en la Etapa de Estructuración de los Proyectos de Concesión EPIT-P-005 - Adquisición predial - GCSP-P-010 - Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025 - Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada - EPIT-P-003 <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>4. Informe de Cierre</p>		

Hallazgo	1061-25			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: “Los estudios de la ANI presentan desfases en la proyección realizada, generando que los recursos apropiados por el concesionario generen subvaloración y no sean acordes con la suma real requerida.”				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>Se menciona que el plan de mejoramiento inicial del hallazgo en cuestión había tenido un análisis de efectividad en el informe de auditoría técnica ambiental con radicado ANI N. 20201020069383 del 29 de mayo de 2020 y en el informe de auditoría técnica predial con radicado ANI N. 20201020070823 del 3 de junio de 2020, realizados por la Oficina de Control Interno, en donde se declaró la no efectividad, dado que a junio de 2020 no se habían implementado unidades de medida preventivas con el objetivo de evitar la ocurrencia de las causas que dieron origen a la formulación de este hallazgo.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, en la revisión del plan de mejoramiento reformulado se evidenció que se implementaron unidades de medida preventivas, incluyendo los procedimientos y modelos estándar de contratos para los proyectos 5G. Respecto de los procedimientos, a la fecha se encuentran establecidos en el Sistema Integrado de Gestión de calidad de la Agencia y han sido implementados por la Entidad en el seguimiento de los contratos a su cargo.</p> <p>Con relación a los proyectos de Quinta Generación 5G, se evidenció que, a través de estos se permite llevar un control más riguroso, exhaustivo y preciso en los procesos de Gestión Ambiental, Predial y de Redes, y comprometen al estamento interventor, a ser responsable solidario del seguimiento, control y supervisión del componente predial en la ejecución de este tipo de contratos de concesión.</p> <p>Lo anterior, evidencia que se han implementado las medidas preventivas pertinentes para que no se repita la causa que dio origen a la formulación del hallazgo y han sido aplicadas en la estructuración de los proyectos 5G, por lo que se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>					

3.20 Autopista Conexión Pacífico III

3.20.1 Hallazgo 1066-30

Hallazgo	1066-30			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 30. Administrativo – Mantenimiento</p> <p>Mantenimiento de Pavimento En la visita de inspección se observaron baches, hundimientos, fisuras longitudinales y transversales, entre otros daños a lo largo de la Unidad Funcional 4 Irra - La Felisa, así como algunos en la Unidad Funcional 3 La Manuela - Tres Puertas - Irra, debido a que no han sido intervenidos, los cuales generan riesgo de accidentalidad que afectan la seguridad de la vía</p> <p>Señalización Horizontal y Vertical En visita de la CGR al proyecto se observaron señales verticales sin la debida alineación vertical, situación que afecta el cumplimiento de los indicadores y la calidad del nivel de servicio</p> <p>Mantenimiento de Puentes En visita de inspección a la Concesión se observaron algunos danos en las juntas de puentes, cunetas, muros de contención, lo cual puede afectar la calidad del nivel del servicio de la vía.</p>				

Hallazgo	1066-30	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Informes mensuales de medición de indicadores. 2. Informe seguimiento a la operación y mantenimiento de la vía 3. Informe Gerencial del concesionario 4. Informe Medición de Indicadores por la interventoría 5. Informe de Seguimiento por parte de la Supervisión y/o interventoría. <p>UNIDAD DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Manual de Supervisión e Interventoría <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Informe de cierre 8. Alcance del informe de cierre. 		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Tiene 3 componentes: 1.- No cumplimiento al numeral 6.1 del anexo técnico 2, Condiciones para la operación y Mantenimiento, alcance de las obras de mantenimiento. 2.- No cumplimiento al numeral 6.3.2 Señalización vertical y señalización horizontal del Apéndice 2. 3.- No cumplimiento al numeral 6.4 Directrices Generales de Mantenimiento y 6.1 inspecciones periódicas."		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	Si
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>En la revisión de las unidades de medida correctivas implementadas, se verificó que la Interventoría realiza el seguimiento correspondiente a los indicadores del proyecto asociados a la operación, los cuales han permitido verificar mes a mes que el mantenimiento del pavimento, la señalización horizontal y vertical y el mantenimiento de puentes se realiza oportunamente y que se cumple con lo estipulado en el contrato de concesión; adicionalmente la Oficina de Control Interno realizó una verificación en campo el día 9 de marzo de 2022, en donde se evidenció el buen estado de mantenimiento de la vía en general y en específico los aspectos observados por la Contraloría General de la República.</p> <p>En relación con la unidad de medida preventiva se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de indicadores en los contratos de concesión.</p> <p>De acuerdo con la verificación realizada en campo y la ejecución de las unidades de medida del plan de mejoramiento, se evidenció que se dio cumplimiento al mantenimiento del corredor establecido contractualmente lo que evidencia que cesó la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>			
Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 9 de marzo de 2022			
Foto 33. UF3.1: Estado mantenimiento de pavimento		Foto 34. UF4: Estado mantenimiento de pavimento	

Hallazgo	1066-30	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
			
Se evidenció que el pavimento se encuentra en buen estado de mantenimiento		Se evidenció que el pavimento se encuentra en buen estado de mantenimiento	
Foto 35. UF3.1: Estado señalización horizontal y vertical		Foto 36. UF3.2: Estado señalización horizontal y vertical	
			
Se evidenció que la señalización vertical se encuentra alineada y en buen estado		Se evidenció que la señalización horizontal en las unidades funcionales 3 y 4 se encuentran en buen estado	
Foto 37. UF3.2: Estado mantenimiento de puentes		Foto 38. UF4: Estado mantenimiento de puentes	
			
Se evidenció un buen estado de mantenimiento de los puentes		Se evidenció que las juntas de los puentes están en buen estado	

3.20.2 Hallazgo 1067-31

Hallazgo	1067-31	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 31. Administrativo – Operación Personal y equipo de Atención Médica En visita de la CGR a la Concesión se observó que la Camilla de lona de la Ambulancia de Placa UCX 693, no cumple con este requerimiento, dado que se encuentra oxidada, afectando el servicio a los usuarios.</p> <p>Estaciones de Peaje En la visita a la Concesión se observaron las Estaciones de Peaje de Supía y Acapulco en el que se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento, como daños en el pavimento, deficiencias en la señalización horizontal y medidores de la energía expuestos, lo cual afecta la calidad en la prestación del servicio.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Registro verificación equipos 2. Informe de operación y mantenimiento por semestre. (a 30 Dic. 2016) 3. Manual de Supervisión e Interventoría 4. Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Tiene dos componentes: 1.- Incumplimiento del numeral 3.3.3.1.4 Personal y equipo de atención médica del apéndice 2 relacionado con la dotación de equipos modernos y en buen estado de funcionamiento. 2.- Deficiencias en mantenimiento de estaciones de peaje."</p>		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	Si
		Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>Las unidades de medida se orientaron hacia los dos componentes establecidos por la Contraloría General de la República, en esta línea se presentan a continuación las consideraciones de la Oficina de Control Interno:</p> <p><u>1. Incumplimiento del numeral 3.3.3.1.4 Personal y equipo de atención médica del apéndice 2 relacionado con la dotación de equipos modernos y en buen estado de funcionamiento.</u></p> <p>De acuerdo con la revisión de la unidad de medida N. 1, se evidenció que la Interventoría hace seguimiento al buen estado del equipo médico a través de listados de control que se incluyen en los informes mensuales, adicionalmente la Oficina de Control Interno realizó una visita de campo el día 9 de marzo de 2022 en donde se verificó el buen estado del equipo médico, en particular la camilla de la ambulancia de la concesión, con lo que se concluye que lo evidenciado por la Contraloría General de la República, en relación con el equipo médico de la ambulancia, fue subsanado oportunamente por el Concesionario.</p> <p><u>2. Deficiencias en mantenimiento de estaciones de peaje.</u></p> <p>De acuerdo con la revisión de la unidad de medida N. 2, se evidenció que la Interventoría hace seguimiento a la operación de las estaciones de peaje del proyecto en cada uno de los informes mensuales, adicionalmente la Oficina de Control Interno realizó una visita de campo el día 9 de marzo de 2022 en donde se verificó el buen estado de mantenimiento del pavimento, la señalización horizontal y las cubiertas en las cajas de energía de las estaciones de Peaje Irra, Guaico y Acapulco. Sin embargo, para la estación de peaje Supía se evidenció que se repite la causa que dio origen a la formulación del hallazgo: <i>se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento, como daños en el pavimento, deficiencias en la señalización horizontal</i>, respecto a la exposición de los medidores de energía en esta estación de peaje se evidenció que han sido cubiertos.</p>			

Hallazgo	1067-31	Efectividad	No efectivo
<p>Con relación a la conclusión asociada a la permanencia de la causa en lo referente al estado del pavimento y al estado de la señalización en la estación de peaje Supía, la interventoría Consorcio Epsilon Colombia, en abril de 2022, se pronunció en los siguientes términos:</p> <ol style="list-style-type: none"> Según las etapas del Contrato establecidas en la Parte General del Contrato de Concesión, la Unidad Funcional No. 5 se encuentra en construcción con fecha de terminación 8 de enero de 2022; sin embargo, esta Interventoría dio la viabilidad a la declaratoria de un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) por orden público y por motivos socio prediales que desplazaría la fecha de terminación contractual de la UF5, este EER se encuentra a la espera de la viabilidad y otorgamiento por parte de la ANI. No obstante, la ANI mediante la comunicación 20225000035611 del 14 de febrero de 2022 donde de “Respuesta oficio EPSCOL- 0056-22 radicado ANI No. 20224090048302: Solicitud de pronunciamiento por parte de la ANI - No entrega y puesta a disposición Terminación - UF5 pendiente de viabilidad en el otorgamiento del Evento Eximente de Responsabilidad por Orden público y la ocurrencia de un nuevo Evento Eximente, susceptibles a modificar el plazo establecido en la terminación de la UF5 en el Plan de obras– Contrato de Interventoría No. 146 de 2014.”, argumenta en su punto 2 que, “Efectivamente en la Agencia Nacional de Infraestructura está en trámite el Evento Eximente de Responsabilidad por Paro Nacional y la ampliación del EER otorgado en la Unidad Funcional 5, los cuales están en análisis al interior de la ANI; no obstante, el Concesionario en el mes de enero de 2022 remitió alcance de los mismos, estos fueron enviados a la Interventoría para que emitiera los conceptos respectivos, los cuales fueron remitidos por la Interventoría el 28 de enero de 2022, y se encuentran en revisión de las distintas áreas de la Agencia, para continuar con el trámite interno respectivo. <u>En este contexto, se precisa que el alcance remitido por el concesionario sobre la solicitud de declaratoria, se encuentra en análisis y revisión de algunos aspectos; análisis que de conformidad con los pronunciamientos internos emitidos conocidos por la Interventoría, y sin perjuicio de la recomendación que brinde el Comité de Contratación de la Entidad, resultan preliminarmente favorables para la declaratoria de la ocurrencia de un EER y de su consecuente período especial que desplazaría la terminación de la UF5 en el mismo tiempo de afectación de ejecución de las obligaciones afectadas.</u>” (subrayado y negrita fuera de texto). Teniendo en cuenta el Numeral 1.67 de la Parte General del Contrato de Concesión, se define la “Fase de Construcción” como: “Es la segunda fase de la Etapa Preoperativa, durante la cual el Concesionario, principalmente, debe realizar las Intervenciones. Esta Fase de Construcción se extiende desde el momento de la firma del Acta de Inicio de la Fase de Construcción hasta la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional.”, con lo que se ratifica que la Unidad Funcional No. 5 se encuentra en etapa de construcción a la cual le aplican los niveles de servicio establecidos en el Apéndice Técnico No. 2 “Condiciones para la Operación y Mantenimiento”. Es importante aclarar que la Unidad Funcional No. 5 al estar en Etapa preoperativa, le aplica lo correspondiente al Apéndice Técnico No. 2, el cual contiene las obligaciones del Concesionario en materia de Operación y Mantenimiento, con lo que el cumplimiento de los niveles de servicio y no la verificación de indicadores para el cálculo del índice de cumplimiento. Ahora bien, en la visita realizada el 9 de marzo por control interno de la entidad, se observaron daños en el pavimento consistentes a baches y según lo estipulado en el Apéndice Técnico No. 2 “Condiciones para la Operación y Mantenimiento”, en la Tabla 1 – “Niveles de Servicio para Etapa Preoperativa”, específicamente en el Nivel de Servicio E6 – Baches: “Se tendrán en cuenta como afectación todos los baches de superficie mayor de 0,05 m2 y de profundidad mayor a 25 mm (severidad media y alta).” <p align="center">“Para la verificación del Nivel de Servicio Esperado, se dividirá la Unidad Funcional en segmentos de un kilómetro, siendo el primer segmento el comprendido entre el punto de inicio de la Unidad</p>			

Hallazgo	1067-31	Efectividad	No efectivo
<p>Funcional y el kilómetro 1, mientras que el último segmento tendrá una longitud mayor o igual a 1Km y menor de 2 Km.</p> <p>Cada segmento debe cumplir con la siguiente condición:</p> <p><u>Valor puntual: Área afectada igual o inferior al 4% del área de la calzada.</u></p> <p>(...)." (subrayado y negrita fuera de texto).</p> <p>No obstante, lo anterior transcrito, aunque se tenían baches en el momento de la visita estos no generan un incumplimiento del nivel de servicio esperado; adicionalmente, en el recorrido con la Oficina de Control Interno estos estaban siendo reparados por el Concesionario dando cumplimiento a las obligaciones de mantenimiento.</p> <p>5. Ahora bien, a través de la comunicación EPSCOLM-0168-22 del 8 de marzo de 2022 la cual se adjunta, esta Interventoría remitió al Concesionario los daños en la carpeta asfáltica evidenciados en la UF5; sin embargo, teniendo en cuenta el numeral 6.1 "Alcance General de las Obras de Mantenimiento" del Apéndice Técnico No. 2 "Condiciones para la Operación y Mantenimiento", "(...) el Concesionario deberá corregir todos los deterioros o deficiencias detectados por la Interventoría o por él directamente en desarrollo de sus actividades de autoevaluación, y en especial aquellos que pudieran afectar a la transitabilidad de la(s) vía(s).", actividad que se verificó en campo dando cumplimiento a las obligaciones contractuales.</p> <p>6. Recalcando que la Unidad Funcional No. 5 al estar en Etapa preoperativa, las Obras de Mantenimiento comprenden el conjunto de operaciones realizadas para preservar las características técnicas y físicas operacionales de la vía a través de las actividades de mantenimiento ordinario, periódico o de emergencia. Para el caso del estado del pavimento en el peaje de Supía, la reparación de los baches encontrados da cumplimiento a lo establecido en el numeral 6.2 "Tipos de Actuaciones de Mantenimiento" del Apéndice Técnico No. 2, ya que las actividades realizadas corresponden a "(...) corrección de defectos o inconformidades y actividades de mantenimiento para asegurar la continuidad del servicio de la(s) vía(s) y encaminadas a mantenerla en condiciones adecuadas."</p> <p>7. En concordancia con lo anterior y dando cumplimiento al numeral 6.3.1.1. "Reparación de Baches y Asentamientos" del Apéndice antes referido, "El Concesionario se obliga a mantener, en todo momento, la superficie de rodadura y las bermas libres de baches y deformaciones como ahuellamientos, hundimientos, desplazamientos de borde, afloramientos, etc., para lo cual efectuará las reparaciones de acuerdo con los procedimientos y especificaciones descritos en su Manual de Operación y Mantenimiento (...)"</p> <p>8. Frente a la observación de las deficiencias en la señalización horizontal en el peaje de Supía, es importante aclarar que dentro de los niveles de servicio mínimo establecidos en el Apéndice Técnico No. 2, solo se tiene contemplado la retrorreflectividad de la señalización vertical mas no horizontal. No obstante, se realizan periódicamente por parte del Concesionario actividades de demarcación horizontal a lo largo de la UF5.</p> <p>9. Para finalizar, se aclara que el peaje de Supía será reubicado en el sector comprendido entre el PR81+0100 al PR81+0900 del Ruta 2508 de acuerdo con lo consagrado en la Resolución No. 0001377 del 26 de mayo de 2014.</p> <p>(...)"</p> <p>Con base en el pronunciamiento del Consorcio Epsilon Colombia, se resalta que, aunque el Concesionario se encuentre en los plazos contractuales para la construcción de la unidad funcional 5 de acuerdo con los Eventos Eximentes de Responsabilidad que se están analizando en la ejecución del proyecto y aunque el Concesionario esté cumpliendo el</p>			

Hallazgo	1067-31	Efectividad	No efectivo
<p>nivel de servicio exigido en la fase de construcción para la unidad funcional 5, la causa de hecho evidenciada por la Contraloría en el año 2015: <i>deficiencias en el mantenimiento, como daños en el pavimento y deficiencias en la señalización horizontal</i> persiste para la estación de peaje Supía a marzo de 2022, por lo que el plan de mejoramiento no es efectivo..</p>			
<p>Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 9 de marzo de 2022</p>			
Foto 39. Estado del equipo médico		Foto 40. Estado del equipo médico	
			
Se evidenció que la camilla que se usa en la ambulancia en operación se encuentra en buen estado		Se evidenció que el equipo médico de la concesión se encuentra en buen estado	
Foto 41. Estación de Peaje Irra		Foto 42. Estación de Peaje Irra	
			
Se evidenció que la estación de peaje cuenta con buen estado de mantenimiento de pavimento y de señalización horizontal y vertical		Se evidenció que la estación de peaje cuenta con medidores de energía cubiertos	
Foto 43. Estación de Peaje Supía		Foto 44. Estación de Peaje Supía	

Hallazgo	1067-31	Efectividad	No efectivo
			
Se evidenció que la estación de peaje cuenta con mantenimiento rutinario		Se evidenció que la estación de peaje cuenta con medidores de energía cubiertos	
Foto 45. Estación de Peaje Supía		Foto 46. Estación de Peaje Supía	
			
Se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento de la señalización horizontal de la estación de peaje		Se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento de la señalización horizontal de la estación de peaje	
Foto 47. Estación de Peaje Supía		Foto 48. Estación de Peaje Supía	
			
Se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento del pavimento de la estación de peaje		Se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento del pavimento de la estación de peaje	
Foto 49. Estación de Peaje Guaico		Foto 50. Estación de Peaje Guaico	

Hallazgo	1067-31	Efectividad	No efectivo
			
	Se evidenció que la estación de peaje cuenta con buen estado de mantenimiento de pavimento y de señalización horizontal y vertical		Se evidenció que la estación de peaje cuenta con medidores de energía cubiertos
	Foto 51. Estación de Peaje Acapulco		Foto 52. Estación de Peaje Acapulco
			
	Se evidenció que la estación de peaje cuenta con buen estado de mantenimiento de pavimento y de señalización horizontal y vertical		Se evidenció que la estación de peaje cuenta con medidores de energía cubiertos

3.20.3 Hallazgo 1264-13

Hallazgo	1264-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 13. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria. Entrega de predios adquiridos, Contrato de Concesión 005 de 2014, Autopista Conexión Pacífico 3.</p> <p>Como resultado de la visita efectuada por la CGR (01 a 03 de octubre de 2018), se evidenciaron las siguientes situaciones: - Los predios adquiridos CP3-UF1-MSC-007 Y CP3-UF1-VMSC-020 no cuentan con el cercado respectivo, en contravía con lo establecido en el Apéndice 7 del contrato de concesión, en su numeral 3.1 - Obligaciones generales del Concesionario literal (d). - No se había dado cumplimiento a lo establecido en el Apéndice 7 (Gestión Predial) del contrato de concesión, en su numeral 3.1 - Obligaciones generales del Concesionario literal (e) "... Adelantar todas las demoliciones de la infraestructura y mejoras existentes en los predios adquiridos para el proyecto...", por cuanto el predio adquirido CP3-UF3.2-DC-027 posee un inmueble de dos plantas en cual no ha sido demolido.</p>		

Hallazgo	1264-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Oficio a la interventoría de la revisión del cercado en los predios adquiridos. Oficio a la interventoría de incluir en el informe mensual, el seguimiento del cercado en cada predio adquirido. Oficio al Concesionario para que efectúe el cercado de los predios adquiridos. <p>UNIDAD DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Modelo Estándar 4G <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe Final de Cierre 				
Causa del hallazgo	Los predios adquiridos CP3-UF1-MSC-007 Y CP3-UF1-VMSC-020 no cuentan con el cercado respectivo. El predio adquirido CP3-UF3.2-DC-027 posee un inmueble de dos plantas en el cual no ha sido demolido. Las situaciones descritas denotan ineficiencia en el cumplimiento de las obligaciones contractuales, así mismo, debilidades en las actividades de seguimiento y control a la gestión predial.				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	Si	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>En la revisión de las unidades de medida correctivas implementadas se verificó que la Interventoría realizó el seguimiento correspondiente al cercado de los predios que se encuentran a nombre de la ANI y se implementó el seguimiento mensual a este ítem en el informe mensual de Interventoría, adicionalmente se verificó que se solicita al Concesionario lo pertinente en relación con el cercado que se encuentre pendiente, adicionalmente la Oficina de Control Interno realizó una verificación en campo los días 9 y 10 de marzo de 2022, en donde se evidenció el cercado de los predios CP3-UF1-MSC-007 Y CP3-UF1-VMSC-020 y la demolición del inmueble de dos plantas en el predio CP3-UF3.2-DC-027.</p> <p>En relación con a la unidad de medida preventiva, se evidenció que en el contrato estándar 4G se especifican los lineamientos a seguir en materia de cercado y disponibilidad de predios a nombre de la Entidad, lo cual puede disminuir la probabilidad de repetición de hallazgos similares.</p> <p>De acuerdo con la verificación realizada en campo y la ejecución de las unidades de medida del plan de mejoramiento, se evidenció que se dio cumplimiento al cercado de los predios CP3-UF1-MSC-007 Y CP3-UF1-VMSC-020 y que se demolió el inmueble del predio CP3-UF3.2-DC-027 lo que evidencia que cesó la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>					
Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 9 de marzo de 2022					
Foto 53. Cercado predio CP3-UF1-MSC-007			Foto 54. Cercado predio CP3-UF1-MSC-007		

Hallazgo	1264-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
			
Se evidenció el cercado del predio de acuerdo con la normatividad INVIAS		Se evidenció el cercado del predio de acuerdo con la normatividad INVIAS	
Foto 55. Cercado predio CP3-UF1-VMSC-020		Foto 56. Cercado predio CP3-UF1-VMSC-020	
			
Se evidenció el cercado del predio de acuerdo con la normatividad INVIAS		Se evidenció el cercado del predio de acuerdo con la normatividad INVIAS	
Foto 57. Construcciones predio CP3-UF3.2-DC-027 año 2014		Foto 58. Estado predio CP3-UF3.2-DC-027 a marzo de 2022	
			
Fuente: Google Street view año 2014		Se evidenció que se demolió la edificación en la ubicación del predio y se construyó la doble calzada que se encuentra entregada y en operación en la unidad funcional 3.2	
Se extrajo imagen del predio en el año 2014, con el fin de verificar las demoliciones realizadas en el predio			

3.21 Sociedad Portuaria Puerto Nuevo

3.21.1 Hallazgo 1094-2

Hallazgo	1094-2			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 2. Administrativo con presunta incidencia fiscal y disciplinaria. Pago de la contraprestación e intereses de mora - Contrato 001 del 31 de marzo de 2011. No se realizaron los pagos de la contraprestación oportunamente al INVIAS y al Municipio de Ciénaga, correspondientes a lo causado, de acuerdo con los CONPES 3679 de 2010 y 3744 de 2013, generando intereses de mora por una cuantía de \$1.009,6 millones.				
Plan de Mejoramiento	MEDIDAS CORRECTIVAS 1. Concepto jurídico externo. 2. Evaluación financiera. 3. Acciones derivadas. MEDIDA PREVENTIVA 4. Procedimiento. INFORME DE CIERRE 5. Informe de cierre UNIDADES DE REFUERZO 1. Realizar evaluación financiera para definir valores de intereses y capital adeudados por concepto de contraprestación portuaria. 2. Realizar cobro de acuerdo con resultado de la evaluación financiera. 3. Auto de cierre 049 del 10 junio de 2021 por el cual se ordena el cierre y archivo de la Indagación Preliminar Nro. 6-060-19 IP-85112-2016-29638				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: “No se hizo el pago oportuno de la contraprestación, lo cual generó intereses de mora, que conllevan a un presunto detrimento al patrimonio del Estado.”				
Incidencia	Administrativa, disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad De acuerdo con la evaluación financiera realizada como Medida Correctiva N. 2, con radicado ANI N. 201830800938683 del 25 de junio de 2018, se comenta lo siguiente respecto al pago de la contraprestación en vigencia del CONPES 3679 de 2010: <i>“el concesionario debió liquidar el periodo entre el 1 de abril de 2013 (momento en el que se inician las operaciones del puerto y movilización de carga) y el 27 de mayo de 2013 (fecha última antes de la aplicación de la metodología CONPES 3744 de 2013), durante el mes de enero de 2014 tomando como fecha oportuna de pago el 5 de enero de 2014 (incluye los cinco días para la revisión de los soportes de pago de contraprestación portuaria remitidos por Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S.A., para la metodología CONPES 3679 de 2010 demuestran que se efectuaron el día 19 de septiembre de 2014, lo que refiere a pagos fuera de la fecha oportuna – 31 de marzo de 2014 – y que conllevó a la liquidación de intereses de mora por parte de la Agencia”.</i> En la comunicación citada se presenta el cálculo correspondiente y se concluye que <i>“se liquidaron intereses moratorios por valor total de COP140.242.417,25 valores que fueron incorporados en la revisión efectuada por la Agencia, de los pagos de contraprestación desde el año 2013 hasta febrero 2018. Al respecto, es importante indicar, que dados los saldos a favor de la Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S.A., expuestos en las liquidaciones de contraprestación bajo la</i>					

Hallazgo	1094-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>metodología CONPES 3744 de 2013 entre el 28 de mayo de 2013 y 2018 que absorben dichos importes por intereses de mora, la sociedad concesionaria no presenta saldos pendientes de pago”.</i></p> <p>Por otra parte, respecto al pago de la contraprestación, con base en el CONPES 3744 DE 2013, según el concepto jurídico externo realizado como Medida Correctiva N.1, con radicado ANI N. 20174091394082 del 29 de diciembre de 2017, se concluyó <i>“una interpretación integral de las disposiciones contractuales junto con el CONPES y la reglamentación referida anteriormente permitiría concluir que en el mes de febrero del año 2015 se debía pagar las vigencias 2013-2014 por cuanto a esa fecha se había definido la aplicación del CONPES 3744 de 2013 para contratos con aplicación de esta metodología. Bajo cualquiera de las interpretaciones anteriores se observa que, de acuerdo con la información brindada por la Entidad, los pagos de la contraprestación se realizaron de forma oportuna, por lo que no procedía el cobro de intereses moratorios ni la imposición de multas.”</i></p> <p>En las unidades de medida nombradas previamente se evidenció que los saldos de la contraprestación de los años 2013 y 2014, así como sus intereses moratorios, fueron resueltos.</p> <p>Respecto a las unidades de medida preventivas se evidenció que la implementación del procedimiento GSCP-P-034 <i>Verificación del pago de la contraprestación portuaria</i> ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de los pagos por parte de los concesionarios de proyectos portuarios, teniendo en cuenta que la definición y aplicación de los lineamientos definidos en este procedimiento contribuyen a evitar que las situaciones que dieron origen a la formulación del hallazgo en cuestión se repitan en concesiones portuarias a cargo de la ANI.</p> <p>En la revisión del memorando con radicado ANI N. 20213080114373 del 20 de agosto de 2021, entregado como evidencia de realización de la unidad de medida complementaria N. 1, emitido por el GIT Financiero, con asunto Concepto financiero Contraprestación CONPES 3744 DE 2013 a febrero de 2021 del Contrato de Concesión 001 de 2011- Otrosí No 001 de 2012- Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S.A., se realiza la revisión de los pagos de contraprestación del concesionario y se concluye lo siguiente <i>“Al realizar el cruce de los valores pagados por el Concesionario, CONPES 3679 de 2010 y 3744 de 2013, se encuentra que a fecha de corte febrero de 2021 el Concesionario se encuentra al día en el pago de las contraprestaciones y cuenta con un saldo a favor del INVIAS de USD 56,10 y saldo a favor del municipio de USD 14,03.”</i> con lo que se evidencia que la causa de que dio origen a la formulación del hallazgo ha sido subsanada para el proyecto en mención.</p> <p>Sin embargo, a pesar de que en el proyecto en particular se hayan superado las situaciones que dieron lugar a la formulación del hallazgo, se advierte que la Entidad debe implementar y reforzar medidas transversales en la gestión de proyectos portuarios en aras de evitar la repetición de nuevos hallazgos en materia de pago de contraprestación.</p>			

3.21.2 Hallazgo 1095-3

Hallazgo	1095-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 3. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria. Imposición de multas en el pago de la contraprestación - Contrato No. 001 del 31 de marzo de 2011.</p> <p>Hay justos motivos para hacer efectiva la imposición de una multa, tal como está pactada en el contrato, por el pago inoportuno de la contraprestación y sus intereses. Esta multa podría ascender a un valor de \$274,8 millones, que corresponde al 1% del valor de la contraprestación.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>MEDIDAS CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Concepto jurídico externo Informe de resultado de la procedencia o no del inicio de proceso sancionatorio. 		

Hallazgo	1095-3			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	<p>MEDIDA PREVENTIVA 3. Procedimiento.</p> <p>INFORME DE CIERRE 4. Informe de cierre</p> <p>UNIDADES DE REFUERZO 1. Realizar evaluación financiera para definir valores de intereses y capital adeudados por concepto de contraprestación portuaria. 2. Realizar cobro de acuerdo con resultado de la evaluación financiera. 3. Auto de cierre 049 del 10 junio de 2021 por el cual se ordena el cierre y archivo de la Indagación Preliminar Nro. 6-060-19 IP-85112-2016-29638</p>				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "No existen oportunas actuaciones por parte de la entidad para la efectiva aplicación de la multa."				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>Según lo analizado en la pertinencia de aplicación de intereses moratorios al pago de la contraprestación de las vigencias 2013 y 2014, para el hallazgo 1094-2, se concluyó en la comunicación 20183080094693 del 27 de junio de 2018, realizada como unidad de medida correctiva N. 2 lo siguiente: <i>"pese a la generación de intereses de mora por el pago de contraprestación bajo metodología CONPES 3679 de 2010, este valor fue cubierto por los pagos de contraprestación de años posteriores, por lo que no existe objeto para apertura de un proceso sancionatorio por incumplimiento en el pago de las obligaciones inherentes al Contrato de Concesión Portuaria N. 001 – 2011"</i>.</p> <p>Por otra parte, respecto a los pagos liquidados bajo la metodología del documento CONPES 3744 de 2013, según se comentó previamente, estos fueron pagados oportunamente visto que fueron realizados el 19 de septiembre de 2014 y su fecha máxima de pago era el 28 de febrero de 2015.</p> <p>Respecto a las unidades de medida preventivas se evidenció que la implementación del procedimiento GSCP-P-034 <i>Verificación del pago de la contraprestación portuaria</i> ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de los pagos por parte de los concesionarios de proyectos portuarios, teniendo en cuenta que la definición y aplicación de los lineamientos definidos en este procedimiento contribuyen a evitar que las situaciones que dieron origen a la formulación del hallazgo en cuestión se repitan en concesiones portuarias a cargo de la ANI.</p> <p>Finalmente, en la revisión del memorando con radicado ANI N. 20213080114373 del 20 de agosto de 2021 entregado como evidencia de realización de la unidad de medida complementaria N. 1, emitido por el GIT Financiero con asunto <i>Concepto financiero Contraprestación CONPES 3744 DE 2013 a febrero de 2021 del Contrato de Concesión 001 de 2011- Otrosí No 001 de 2012- Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S.A.</i> en donde se realiza la revisión de los pagos de contraprestación del Concesionario, se concluye lo siguiente:</p> <p><i>"Al realizar el cruce de los valores pagados por el Concesionario, CONPES 3679 de 2010 y 3744 de 2013, se encuentra que a fecha de corte febrero de 2021 el Concesionario se encuentra al día en el pago de las contraprestaciones y cuenta con un saldo a favor del INVIAS de USD 56,10 y saldo a favor del municipio de USD 14,03."</i></p>					

Hallazgo	1095-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Con fundamento en lo anterior, se evidencia que a agosto de 2021 no se encuentran saldos pendientes del Concesionario por concepto de contraprestación, por lo que no habría lugar a aplicación de multas relacionadas con esta obligación contractual, con lo que se concluye que se han modificado los supuestos de hecho que dieron origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>			

3.22 Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A

3.22.1 Hallazgo 1099-7

Hallazgo	1099-7	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 7. Administrativo. Reversión equipos auxiliares - Contrato 010 de 2007.</p> <p>Se presenta incertidumbre en relación a que inversiones se revertirán por parte del concesionario en el ítem denominado Equipos Auxiliares (grúas pórtico de patio RTG, montacargas, elevadores, apiladores, plataformas, camionetas y demás).</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>MEDIDA CORRECTIVA 1. Concepto de interventoría.</p> <p>MEDIDA PREVENTIVA 2. Procedimiento de reversiones y manual existentes.</p> <p>INFORME DE CIERRE 3. Informe de cierre</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Los anteriores equipos, si bien no están ubicados 100% en zonas de uso público, si hacen parte de la operación del concesionario y se encuentran incluidos dentro del Plan de Inversiones actual."</p>		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho		
<p>Análisis de efectividad</p> <p>En la revisión del oficio emitido por la Interventoría con radicado ANI N. 20174090669842 del 27 de junio de 2017, entregado como evidencia de realización de la unidad de medida correctiva N. 1, se definieron los equipos auxiliares que serán revertidos a la nación en un listado con registro fotográfico de cada equipo y se analizó desde el punto de vista financiero que dichos equipos correspondieran al valor establecido contractualmente en el plan de inversiones.</p> <p>Respecto a las unidades de medida preventivas se evidenció que la implementación del procedimiento GCSP-P-018 <i>Definición estratégica de reversiones, manejo operativo de reversiones y terminación de los contratos de concesión</i> ha permitido a la Entidad mejorar la verificación de las condiciones requeridas para llevar a cabo la reversión de la infraestructura concesionada, así como el <i>Manual de reversión</i> de la Entidad, lo que contribuye a evitar que las situaciones que dieron origen a la formulación del hallazgo en cuestión se repitan en concesiones portuarias a cargo de la ANI.</p> <p>Con lo anterior se evidencia que la causa que dio origen a la formulación del hallazgo ha desaparecido dado que se tiene certeza de las inversiones que se revertirán al Estado en el ítem denominado Equipos Auxiliares, consecuentemente se declara la efectividad del plan de mejoramiento.</p>			

3.23 Sociedad Refinería de Cartagena S.A. - REFICAR

3.23.1 Hallazgo 1101-9

Hallazgo	1101-9		Efectividad	No Efectivo	
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 9. Administrativo con presunta incidencia fiscal y disciplinaria. Pago de intereses moratorios ECOPETROL - REFICAR.</p> <p>En el Otrosí No. 1 de fecha 31 de diciembre de 2015, suscrito entre la ANI y la Sociedad Ecopetrol S.A. se estableció en su cláusula 12 el valor anual de la contraprestación por USD\$1,945,518, según lo estipulado en el parágrafo cuarto de la citada cláusula en lo referente al procedimiento de indexación, liquidación y recaudo que se realizará de manera anticipada año a año a la tasa representativa. De lo anterior se evidencia que en los pagos realizados no se incluyeron intereses moratorios por valor de \$26,1 millones de la vigencia 2016, estipulados en el otrosí No. 1 de 2015, del parágrafo octavo de la cláusula 12.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>MEDIDAS CORRECTIVAS</p> <p>1. Traslado por competencia. 2. Oficio.</p> <p>MEDIDAS PREVENTIVAS</p> <p>3. Procedimiento. 4. Procedimiento existente.</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>5. Informe de cierre</p>				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Se demuestra la debilidad de Control Interno que genera riesgo de no cobrar los intereses moratorios en las fechas establecidas. Se puede configurar una presunta incidencia fiscal y disciplinaria por valor de \$26.1 millones."				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia fiscal y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>En la revisión de las unidades de medida correctivas, se evidenció en la N. 1 que la ANI emitió la comunicación con radicado ANI N. 20173030136411 del 8 de mayo de 2017, en donde informó a la Alcaldía de Cartagena la formulación del hallazgo y la solicitud de traslado a esta Entidad, visto que es la encargada del recaudo del 20% por concepto de contraprestación, correspondiente al uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público otorgadas en concesión en el distrito de Cartagena; posteriormente en la unidad de medida N. 2 la ANI remitió la solicitud a la CGR por medio de la comunicación con radicado ANI N. 20171020244271 del 1 de agosto de 2017.</p> <p>Sin embargo, no se verificó que la ANI, como Supervisor del contrato de concesión N. 010 de 2010, haya implementado lo relativo a la <i>verificación del pago de contraprestación portuaria</i> y en caso de ser procedente aplicar el procedimiento <i>imposición de multas y sanciones a concesionarios</i>, con lo que no se tiene certeza sobre la eliminación de la causa de hecho evidenciada por la Contraloría de <i>debilidad de Control Interno que genera riesgo de no cobrar los intereses moratorios en las fechas establecidas</i>, por lo que se declara el plan de mejoramiento como No Efectivo.</p>					

3.24 Red Férrea del Pacífico

3.24.1 Hallazgo 1132-3

Hallazgo	1132-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>H62-102 - Mantenimiento corredor férreo. El tramo en toda su extensión presenta deficiencias en el mantenimiento de la vía férrea, específicamente en lo correspondiente a: rocería, limpieza de cunetas, suministro de balasto y nivelación en algunos sectores, cambios de las traviesas en mal estado de los puentes y pontones que conforman la red, retiro de derrumbes y limpieza de alcantarillas entre otros. Sector Zarzal – Tebaida. En el tramo comprendido entre el k332 y k333, debido a la colmatación de la cuneta y taponamiento de la alcantarilla del lugar se presenta desbordamiento de la quebrada sobre la banca férrea que amenaza la estabilidad de la misma.</p> <p>H63-103 Traviesas de madera. Las traviesas de madera que conforman los sectores de inicio y terminación de cada una de las curvas comprendidas entre Zarzal y la Tebaida, presentan un alto grado de deterioro; por lo tanto, los rieles se encuentran desprendidos. Situación que pone en alto riesgo la seguridad en el tránsito de trenes y demás vehículos férreos.</p> <p>H65-105 - Sin rehabilitar. El sector comprendido entre Yumbo – Cali y la población de Cerrito en una extensión aproximada de 50 kilómetros, presenta condiciones de alto riesgo para la operación férrea, debido entre otros aspectos a la presencia de rieles desalineados sobre una banca férrea desnivelada con traviesas deterioradas en toda su extensión y puentes sin rehabilitación ni mantenimiento alguno.</p> <p>H287-80 En visita de inspección al Corredor Férreo se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento, en los tramos Buenaventura – Dagua y Yumbo – Palmira.</p> <p>Hallazgo 1006-75. Renovación y Ampliación de la Garantía de Cumplimiento Aseguradora, garantes del contrato de concesión y transacción (A y D). Se observó que en el contrato de Concesión de la Red Férrea del Pacífico, a 31/12/2014, los diferentes sociedades concesionarias que ha tenido el contrato, han incumplido con la obligación de renovar la garantía única por los diferentes conceptos asegurables, establecidos en la Cláusula 71, numerales 71.2, 71.5 y 71.7, De otra parte, no se encuentra documento que justifique los fundamentos técnicos, jurídicos y financieros que llevaron a la Entidad a disminuir los montos de la Garantía para los amparos relacionados con: la rehabilitación, derivadas del contrato de concesión y el de responsabilidad civil extracontractual, por cuanto en la cláusula cuarta, parágrafo 4 del Otrosí 15 del 10/07/2008, se estableció que "Tren de Occidente deberá prorrogar la totalidad de las pólizas otorgadas para garantizar el cumplimiento de las obligaciones inherentes al plan de obras de rehabilitación-reconstrucción de la red férrea del Pacífico, entre las cuales se encuentran las sumas pendientes de amortización y los saldos de los anticipos que no han sido legalizados conforme al Acta de Acuerdo y Entendimiento del 28/09/2006", encontrándose que en el Acta Aclaratoria al Otrosí 15 del 29/09/2008, se precisó que Tren de Occidente ampara los siguientes riesgos...</p> <p>Hallazgo 1007-76. Operación de la Red Férrea del Pacífico. (A) El concesionario responsable de la operación y mantenimiento, ha limitado la operación comercial a un 54% de la red habilitada que corresponde al tramo Buenaventura y el Ingenio Manuelita Km 203 y adicionalmente hasta julio de 2015 se logró la operatividad del tramo Yumbo-La Tebaida; de acuerdo con el informe de la interventoría del período julio de 2015</p> <p>Hallazgo No. 1132-3. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Suspensión de operaciones Red Férrea del Pacífico - Contrato 09 de 1998. La meta de realizar la movilización de carga (toneladas métricas netas) no se realizó durante el año 2016, se logró un avance de 8%. Para la ANI no existen</p>		

Hallazgo	1132-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	justificaciones válidas para el cese de operaciones comerciales de movilización de carga, razón por la cual, está adelantando gestión para dar inicio a los procesos de sanción por la baja operación de carga y posteriormente por la no prestación del servicio de carga.		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Solicitud de inicio sancionatorio Instalación del Proceso de caducidad Constancia ejecutoria del proceso sancionatorio <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Supervisión e Interventoría Sistema Project Online - Reporte seguimiento a pólizas Manual de contratación Res. que crea y regula el comité de contratación Res. 959 de 2013 - Bitácora de proyecto <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Poca atención del Inco e Interventoría en cuanto al cumplimiento de los compromisos contractuales del Concesionario. "</p> <p>La CGR describe la causa así: "Los anteriores deficiencias relacionadas con el vencimiento del periodo asegurado de la Garantía y la disminución del valor asegurado asociados a la obligaciones del contratista de la rehabilitación y reconstrucción de la red férrea y con el contratista de la conservación traen como consecuencia que el contrato se encuentre desamparado en los conceptos citados en la tabla anterior, y por ende las inversiones realizadas con dineros públicos se encuentren en riesgo en el evento que ocurran los hechos o situaciones desamparadas (siniestros).</p> <p>Lo cual denota debilidades en el seguimiento y control por parte de la interventoría y la Entidad para asegurar el cumplimiento de las obligaciones del concesionario, presuntamente contrario con lo dispuesto en el Artículo 7 de la Ley 1150 de 2007."</p> <p>La CGR describe la causa así: "La falta de operación comercial en el 46% restante, de la red rehabilitada, propicia el deterioro de la misma por acciones de vandalismo e invasiones, adicionalmente la falta de mantenimiento lleva a que se pierdan los estándares técnicos adquiridos con las obras de rehabilitación que se realizaron con dineros públicos. Adicionalmente, la Entidad no ha definido las alternativas ante el presunto incumplimiento del concesionario de la rehabilitación, para continuar la rehabilitación-construcción del tramo Cartago-La Felisa y así evitar la pérdida de los recursos que se han invertido en este tramo"</p> <p>La CGR describe la causa así: "Presunto incumplimiento de las obligaciones del concesionario contempladas en la cláusula 13, numeral 13.2; 13.3 del Capítulo VIII- Administración y Operación de la infraestructura de transporte Férreo y cláusula 33, 34, 38, 41, 86 del contrato de concesión.""</p>		
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición del fundamento normativo
Análisis de efectividad			

Hallazgo	1132-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>En la formulación del hallazgo se evidenció que existían múltiples incumplimientos por parte del Concesionario relacionados con la suspensión en la prestación del servicio de transporte de carga, mantenimiento y conservación de la infraestructura entregada en Concesión, mantenimiento de los equipos férreos, por lo que la Supervisión procedió, en la unidad de medida N. 1, a solicitar el inicio de un procedimiento administrativo sancionatorio mediante memorando 20193070090873 del 20 de junio de 2019; en la unidad de medida N. 2 a raíz de la parálisis del contrato debido a los incumplimientos graves y directos al contrato de concesión por parte del Concesionario, se concluyó con la declaratoria de la caducidad del contrato a través de la Resolución 1685 del 12 de noviembre de 2019, la cual fue objeto de recurso de reposición por la sociedad concesionaria. La decisión fue confirmada mediante la Resolución 20207070005965 del 15 de mayo de 2020, imponiendo a la Sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S., la suma de COP 97.969.201.936 correspondiente a los perjuicios causados a la entidad, lo cual fue ratificado en la unidad de medida N. 3 con la constancia de ejecutoria del proceso sancionatorio mediante radicado ANI No. 20201010023039 del 28 de mayo de 2020.</p> <p>En la revisión de las unidades de medida preventiva se identificaron acciones con miras a fortalecer los procedimientos de seguimiento de proyectos y la estructuración de proyectos con el fin de mejorar los términos de referencias en nuevos proyectos de concesión férrea, en particular, se evidenció la implementación de i) el <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> que ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de obligaciones en los contratos de concesión, ii) la elaboración y seguimiento del <i>Sistema Project Online - Reporte seguimiento a pólizas</i> en donde se reporta la información principal de las pólizas del contrato de concesión y se hace seguimiento a las fechas de vencimiento y los valores pertinentes, sistema que a la fecha se encuentra migrando a la plataforma Aniscopio, iii) la implementación del <i>GCOP-M-001 Manual de contratación</i> y el procedimiento <i>GCSP-P-021 Modificación de Contratos de Concesiones</i> lo cual ha fortalecido la gestión de la entidad en materia de contratación, iv) la emisión de la Resolución 20207030010435 del 31 de julio de 2020 <i>Por medio de la cual se expide el Reglamento Interno del Comité de Contratación de la Agencia Nacional de Infraestructura</i> lo cual ha estandarizado, por ejemplo, el análisis interdisciplinario de modificaciones contractuales en la Entidad, con la conformación del Comité de Contratación, v) la emisión de la Resolución 959 de 2013 <i>Por medio de la cual se adopta la Bitácora de Proyecto como metodología para la trazabilidad de los procesos de estructuración y celebración de contratos, así como para la suscripción de modificaciones contractuales de la Agencia Nacional de Infraestructura</i> lo cual ha fortalecido los estudios y criterios evaluados por la Entidad previamente a la emisión de contratos de concesión.</p> <p>Por otro lado, se consultaron las bases de datos de los planes de mejoramiento institucional y por procesos de la Entidad, con el fin de validar la no existencia de hallazgos y/o no conformidades asociadas al seguimiento de contratos de modo férreo. No se evidenció que en los últimos años (de 2019 a 2021) se hayan presentado hallazgos y/o no conformidades asociadas al seguimiento de contratos de modo férreo.</p> <p>Las acciones implementadas por la ANI demuestran que se definieron las medidas pertinentes frente a los incumplimientos por parte del Concesionario concluyendo en la declaratoria de caducidad del contrato, por lo que ha desaparecido el fundamento normativo del hallazgo.</p>			

3.25 Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad

3.25.1 Hallazgo 1243-21

Hallazgo	1243-21	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 21. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria para Indagación Preliminar (IP) - Plan de Obras Unidad Funcional 4		

Hallazgo	1243-21	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	En visita de la CGR a la Concesión, realizada del 4 al 6 de abril de 2018, la ANI en relación con el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 4 informó que: "De acuerdo con el Plan de Obras aprobado en el Acta de ampliación del EER de la UF4, suscrita el 22 de marzo de 2017, la terminación de las obras en la UF4 quedó establecida para el 21 de noviembre de 2017". Se evidenció que no se dio cumplimiento al Plan de Obras establecido para la Unidad Funcional 4, establecido para el 21 de noviembre de 2017.		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Concepto Interventoría 2. Soportes de las gestiones realizadas 3. Acta de Terminación Parcial 4. Acta de Terminación Final 5. Concepto técnico-jurídico <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Manual de interventoría y supervisión 7. Contrato Estándar 4G - Tercera Ola <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Informe de Cierre 		
Causa del hallazgo	No se observó la aplicación de los procedimientos de reducción de la retribución ni de inicio del proceso de imposición de multas establecidas en el contrato.		
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>Según el PMI, la causa del hallazgo fue: "No se observó la aplicación de los procedimientos de reducción de la retribución ni de inicio del proceso de imposición de multas establecidas en el contrato.", en lo que corresponde a la Unidad Funcional 4 del proyecto Cartagena - Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad.</p> <p>Con base en las unidades de medida cumplidas se evidenció que, entre otros aspectos, el 7 de marzo de 2018 se suscribió el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 4, documento con el que se certifica la puesta en servicio de este corredor vial.</p> <p>Previo a la suscripción de este documento, se evidenció que en el proyecto se aplicaron periodos de cura para conminar al Concesionario a finalizar las obras asociadas a dicha Unidad Funcional, lo que contractualmente hace parte de los mecanismos para iniciar un proceso de imposición de multas. Asimismo, previo a la suscripción del Acta de Terminación, la Unidad Funcional 4 contaba con un Acta de Terminación Parcial, con la cual, según lo explicado a través del documento que acredita el cumplimiento de la unidad de medida No. 5, se pagaba una "(...) <i>compensación especial equivalente a una parte de la Retribución que se hubiese causado de haberse completado totalmente la Unidad Funcional.</i>", es decir que se aplicaron retenciones por el hecho de no contar con la infraestructura entregada en su totalidad.</p> <p>Respecto a las unidades de medida preventivas formuladas y cumplidas, se tiene el manual de interventoría y supervisión, a través del cual la Entidad brinda lineamientos a los Equipos de Coordinación y Seguimiento de los Proyectos y explica las funciones de una interventoría en cada una de las áreas que se tienen en un proyecto (administrativa, técnica, financiera, jurídica, ambiental, predial, social, de seguros, riesgos y operativa). A través de este tipo de herramientas se busca fortalecer la función pública de supervisión y de interventoría, lo que puede contribuir a evitar hallazgos similares al aquí formulado por la Contraloría General de la República.</p>			

Hallazgo	1243-21	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>También hacen parte de las unidades de medida preventivas el contrato estándar de 4G para la tercera ola, en el cual se aplicaron lecciones aprendidas de las dos olas iniciales de dicho programa de concesiones viales. En este modelo de contrato se evidencia el capítulo "X. Sanciones y Esquemas de Premio", en el cual, según se indica en el informe de cierre del plan de mejoramiento, se detallan "(...) las condiciones establecidas para la definición del periodo de cura y sus respectivas consecuencias en caso de incumplimiento.", lo que demuestra herramientas de la Entidad para conminar a un concesionario en caso de demostrar incumplimientos contractuales.</p> <p>Se considera que lo anterior permite declarar la efectividad del plan de mejoramiento, en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.</p>			

3.25.2 Hallazgo 1247-25

Hallazgo	1247-25	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 25. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria para Indagación Preliminar (IP) - Áreas remanentes predios CCB-UF5-004 ID y CCB-UF5-005 ID</p> <p>Se adquirieron los predios CCB-UF5-004 ID y CCB-UF5-005 ID con un valor de la Hectárea de Área Remanente afectada por una servidumbre del Gasoducto de PROMIGAS S.A. E.S.P., avaluado por el mismo valor de la Hectárea del terreno que no se encuentra afectado por la servidumbre, situación que evidencia presunto incumplimiento de lo establecido en la Resolución 620 de 2008 del IGAC y en lo establecido en el Contrato de Concesión en el Apéndice 7, pues al estar afectada el área remanente por la servidumbre se disminuye el valor de la Hectárea. Así mismo, se observó que el valor de la Hectárea de los dos predios citados, presentan una diferencia de \$400 millones el uno del otro a pesar de encontrarse uno contiguo al otro y pertenecer a la misma Zona Homogénea.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>MEDIDAS CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pronunciamento de la Interventoría. 2. Informe final de servidumbre del Concesionario. 3. Alcance Pronunciamento de Interventoría. <p>MEDIDAS PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Ajuste al Protocolo de Avalúos. 5. Oficios a concesionario e interventorías. 6. Oficio soporte de Lonja Valuatoria <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Informe de Cierre 		
Causa del hallazgo	La anterior situación presuntamente contraviene lo establecido en la Resolución 620 de 2008 del IGAC y los artículos 3, 4, 5, 25 y 26 de la Ley 80 de 1993 y el artículo 8 de la Ley 42 de 1993.		
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
Según el PMI, la causa del hallazgo se asocia al incumplimiento de "(...) lo establecido en la Resolución 620 de 2008 del IGAC y los artículos 3, 4, 5, 25 y 26 de la Ley 80 de 1993 y el artículo 8 de la Ley 42 de 1993."			

Hallazgo	1247-25	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Una vez revisados los soportes que acreditan el cumplimiento del plan de mejoramiento, se evidenció que con las unidades de medida correctivas se presentan argumentos orientados a desvirtuar el hallazgo formulado por la CGR, los cuales se fundamentan en análisis de los hechos por la interventoría Mab Ingeniería de Valor y por la Concesión Costera Cartagena - Barranquilla S.A.S.</p> <p>Con base en estos argumentos, a través del informe de cierre, el Vicepresidente de Planeación, Riesgos y Entorno, concluyó, entre otros aspectos, que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>"(...) el Concesionario incluyó en la ficha predial, plano y estudios de títulos los análisis de la servidumbre localizada en cada predio, así mismo la lonja valuatoria tuvo en cuenta en la servidumbre en el análisis de mercado de las ofertas, en sus unidades fisiográficas, en la metodología y en los cálculos respectivos del valor final; por tanto, cumple de conformidad con el Apéndice técnico 7 de Gestión Predial y art. 8 de la Resolución 620."</i> 2. <i>"(...) no es posible afirmar que el valor de la Hectárea en el área remanente sea menor por el hecho de tener una servidumbre, pues la valoración de las áreas afectadas ya sean requeridas o remanentes, es producto de la determinación del valor del predio matriz; es decir, (...) el valor de la hectárea de terreno se determina para la totalidad del predio y posteriormente es multiplicado por el área que se va a comprar al propietario, para quien también es indiferente si el área que vende, tiene dentro del proyecto una finalidad u otra (...) La anterior afirmación se fortalece por el hecho de que la servidumbre es un gravamen impuesto sobre la totalidad del predio y que es inseparables de este, lo que se refleja en el folio de matrícula inmobiliaria, pues en el mismo no se indica que el gravamen sea para una porción específica de la propiedad."</i> 3. <i>"(...) En cuanto a la afirmación de la contraloría sobre a la diferencia de valor de la Hectárea de los dos predios citados, a pesar de encontrarse uno contiguo al otro y pertenecer a la misma Zona Homogénea, es importante señalar que de acuerdo a lo indicado en el ítem C del numeral 4.6 del apéndice 7 de la ANI, los estudios de zonas homogéneas sirven de referencia para la elaboración de los Avalúos Comerciales Corporativos, y que estos estudios no constituyen un método valuatorio, adicionalmente es obligatorio la realización de un avalúo puntual para cada uno de los predios; por tanto, el avalúo efectuado cumple con lo señalado en el apéndice técnico 7".</i> <p>Por otra parte, respecto a las unidades de medida preventivas, se evidenció que la Entidad ha diseñado e implementado instructivos que buscan unificar criterios a fin de obtener avalúos comerciales con la debida justificación y así evitar que hallazgos como el 1247-25 se repitan, instructivos que han sido socializados con concesionarios e interventorías de proyectos a cargo de la ANI. El detalle de las unidades de medida preventivas formuladas y cumplidas se expone enseguida:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ajuste al Protocolo de Avalúos: Corresponde a dos instructivos vigentes en el sistema de gestión de calidad de la Entidad asociados a los protocolos para avalúos rurales (GCSP-I-014) y urbanos (GCSP-I-013). A través de estos instructivos la ANI unifica <i>"criterios para la aplicación de las metodologías valuatorias establecidas en la normatividad, con el fin de obtener avalúos comerciales corporativos con la debida justificación y los soportes técnicos correspondientes."</i>, lo que contribuye a evitar hallazgos similares al aquí analizado. 2. Oficios a concesionario e interventorías: Corresponde a la socialización de los instructivos citados con concesionarios e interventorías de proyectos a cargo de la Entidad, lo que demuestra gestión de la Entidad para que los protocolos que demuestran el cumplimiento de la unidad de medida preventiva No. 1 no solo sean utilizados por parte de los Equipos de Coordinación y Seguimiento de proyectos. 3. Oficio soporte de Lonja Valuatoria: A través del oficio con radicado ANI No. 20204090816542 del 28 de agosto de 2020, se evidenció gestión al interior del proyecto para que los gremios o lonjas de propiedad raíz 			

Hallazgo	1247-25	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>justificaran aquellos casos en los que el valor de metro cuadrado de terreno es mayor que el establecido en la Zona homogénea Geoeconómica. Se considera que este tipo de gestiones permiten contar con los soportes necesarios para evitar hallazgos similares al aquí analizado.</p> <p>Se considera que los soportes de las unidades de medida permiten declarar la efectividad, en lo referente a su incidencia administrativa, del plan de mejoramiento.</p>			

3.26 Bucaramanga – Barrancabermeja - Yondó

3.26.1 Hallazgo 1252-1

Hallazgo	1252-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 1. Administrativo. Identificación de zonas de servidumbres. Concesión Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó.</p> <p>Se detectó error en la determinación del valor del terreno para el predio identificado con ficha BBY-UF-09-098, toda vez, que no se tuvo en cuenta la existencia de una servidumbre de gasoducto y tránsito con ocupación permanente de gas, a favor de la Transportadora de Gas, situación advertida por este Órgano de Control, al revisar la complementación del certificado de tradición del inmueble, se constituyó dicha servidumbre, la cual en su momento fue objeto de indemnización económica.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <p>1. Actualización de insumos prediales por parte del concesionario para el predio BBY-UF-09-098 (ficha predial, plano predial, estudio de títulos y avalúo comercial)</p> <p>2. Informe de verificación y aprobación de insumos prediales por parte de la interventoría.</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <p>3. Actualización de los Protocolos de avalúos urbano y rural</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>4. Informe Final de Cierre.</p>		
Causa del hallazgo	<p>En el Informe Valuatorio, en la determinación del valor del terreno no se tuvo en cuenta dicha afectación, la cual conlleva a restricciones de uso y subsecuentemente afecta de fondo sus expectativas de generación de rentas o ingresos, y tal como indica la Resolución 620 de 2008, artículo 8 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, debió ser descontada del valor final. Por lo tanto se dio un reconocimiento de un mayor valor.</p>		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
<p>Análisis de efectividad</p> <p>Según el PMI, la causa del hallazgo se asocia directamente con el informe valuatorio del predio identificado con ficha BBY-UF-09-098, así: <i>"En el Informe Valuatorio, en la determinación del valor del terreno no se tuvo en cuenta dicha afectación, la cual conlleva a restricciones de uso y subsecuentemente afecta de fondo sus expectativas de generación de rentas o ingresos, y tal como indica la Resolución 620 de 2008, artículo 8 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, debió ser descontada del valor final. Por lo tanto se dio un reconocimiento de un mayor valor. "</i></p>			

Hallazgo	1252-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Los soportes de las unidades de medida correctivas demuestran una actualización de los insumos prediales por parte del Concesionario Ruta del Cacao S.A.S, que a su vez fueron verificados por la interventoría Consorcio BBY, quién certificó:</p> <p><i>"De acuerdo con las verificaciones efectuadas por esta interventoría, teniendo en cuenta los lineamientos estipulados en el numeral 8.4 del apéndice técnico 7, se determina que con la actualización de los insumos prediales no procede ningún tipo de reembolso, por lo tanto, el Concesionario debe continuar con la obligación de mantener indemne a la Agencia Nacional de Infraestructura, garantizando así la correcta continuación del proceso de adquisición predial el cual no ha finalizado con la transferencia del dominio a favor de la ANI. Actualmente el predio se encuentra en trámite de Escrituración y según la tasación del avalúo corporativo actualizado el 30 de septiembre de 2020, donde se aplicaron las respectivas depreciaciones generadas por la limitación de la franja de servidumbre registrada a favor de la transportadora de Gas y se realizó el respectivo alcance de la oferta formal de compra, se determina que no hay afectación al patrimonio público del Estado, dado que lo que se reconoció dentro de la actualización del avalúo corporativo corresponde a la realidad física del área de terreno objeto de adquisición, la cual es concordante con el trazado geométrico y sus estudios de detalle."</i> (Negrilla fuera de texto)</p> <p>Por otra parte, respecto a las unidades de medida preventivas, el plan de mejoramiento aquí analizado cuenta con una única unidad: Actualización de los Protocolos de avalúos urbano y rural. Esta unidad de medida corresponde a dos instructivos vigentes en el sistema de gestión de calidad de la Entidad asociados a los protocolos para avalúos rurales (GCSP-I-014) y urbanos (GCSP-I-013). A través de estos instructivos la ANI unifica "criterios para la aplicación de las metodologías valuatorias establecidas en la normatividad, con el fin de obtener avalúos comerciales corporativos con la debida justificación y los soportes técnicos correspondientes.", lo que contribuye a evitar hallazgos similares al aquí analizado.</p> <p>Se considera que los soportes de las unidades de medida permiten declarar la efectividad, en lo referente a su incidencia administrativa, del plan de mejoramiento.</p>			

3.26.2 Hallazgo 1254-3

Hallazgo	1254-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 3. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria. Implementación de controles de calidad para los avalúos comerciales corporativos, Contrato de Concesión 013 de 2015. Concesión Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó.</p> <p>Con relación al tema de la calidad de los informes valuatorios, tema reglado mediante metodologías establecidas en el marco normativo para tal fin, se detectaron las siguientes situaciones: i) Para el predio identificado con la ficha BBY-UF-03-008, en el avalúo se contempló la determinación del valor conceptual del ítem 1-"Establo", al cual la Lonja le asignó un valor de \$505.000 por m², al respecto es de indicar que el marco valuatorio establece como criterios técnicos, el tener en cuenta las características de los diferentes elementos del inmueble, y para el caso de las construcciones, los elementos empleados en su estructura y acabados, conjugado con su estado de conservación. ii) Para el predio identificado con ficha predial, BBY-UF-02-036, en el certificado de uso del suelo expedido por la Oficina Asesora de Planeación del municipio de Barrancabermeja, se indica que el 20% de su área corresponde a un suelo de Protección absoluta, sin embargo en el expediente del predio no existe soporte donde se pueda determinar con certeza la localización de dicha clase de suelo a fin de verificar que la zona objeto de compra no esté dentro de tal uso.</p>		

Hallazgo	1254-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verificación de cumplimiento del protocolo de avalúos. 2. Acciones derivadas del resultado de verificación de cumplimiento del protocolo de avalúos. 3. Concepto de la Interventoría frente a la verificación de reembolso de recursos por parte del concesionario. <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Protocolo de avalúo rural y urbano <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Informe de cierre 				
Causa del hallazgo	Dichas situaciones denotan deficiencias en la efectividad de los controles implementados por la entidad, orientados a detectar errores en el cálculo de los avalúos, y de esta forma garantizar la buena calidad de los trabajos y procedimientos utilizados en la elaboración de los mismos.				
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay repetición
Análisis de efectividad					
<p>Una vez consultado el PMI y el PMP, no se evidenció que se hayan formulado hallazgos o no conformidades, entre 2019 y 2021 y asociadas a "(...) errores en el cálculo de avalúos".</p> <p>Por otro lado, el plan de mejoramiento demuestra que en el proyecto Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó se aplicaron los correctivos del caso, respecto a los avalúos de los predios identificados con las fichas BBY-UF-03-008 y BBY-UF-02-036, lo que dio lugar a que el Vicepresidente de Planeación, Riesgos y Entorno, a través del informe de cierre del plan de mejoramiento, certificara la verificación de los avalúos por parte de la interventoría Consorcio BBY y de reembolsos de recursos asociados a la adquisición de estos predios, según lo establecido en el Apéndice Técnico 7 del contrato No. 013 de 2015.</p> <p>Finalmente, respecto a las unidades de medida preventivas, el plan de mejoramiento aquí analizado cuenta con una única unidad: Protocolo de avalúo rural y urbano. Esta unidad de medida corresponde a dos instructivos vigentes en el sistema de gestión de calidad de la Entidad asociados a los protocolos para avalúos rurales (GCSP-I-014) y urbanos (GCSP-I-013). A través de estos instructivos la ANI unifica "criterios para la aplicación de las metodologías valuatorias establecidas en la normatividad, con el fin de obtener avalúos comerciales corporativos con la debida justificación y los soportes técnicos correspondientes.", lo que contribuye a evitar hallazgos similares al aquí analizado.</p>					

3.27 Sociedad Portuaria Regional de Cartagena

3.27.1 Hallazgo 763-2

Hallazgo	763-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	Interventoría- Contrato sin interventoría				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Estudio de Conveniencia y oportunidad. 2. Oficio a la Superintendencia Alcance y Funciones de la Interventoría ANI 3. Oficio de la Superintendencia 4. Devolución de CDP 				

Hallazgo	763-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	5. Memorando a Jurídica solicitando concepto 6. Directriz de contratación de interventorías portuarias donde se indique la pertinencia de la contratación 7. Contrato de interventoría actual (sep 2016) UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 8. Manual de interventoría y Supervisión Código GCSP -M-0002, desde el momento de la solicitud de concesión y la solicitud de modificación del contrato de concesión. 9. Modelo de los nuevos Contrato Portuarios de Estructuración evidenciando la incorporación de interventorías de obra y reversión. 10. Ley 1474 de 2011. 11. Manual existente de contratación GCOP-M-001. INFORME DE CIERRE 12. Informe de cierre 13. Alcance al informe de cierre		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Falta de supervisión, evaluación y control al contrato de concesión por parte de la Entidad."		
Incidencia	Administrativa y disciplinaria.	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad			
<p>Las acciones de mejora cumplidas demuestran que para el caso puntal de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena se superó la situación alertada por la Contraloría General de la República ya que se demostró la contratación de una interventoría en septiembre de 2016, reforzando la supervisión especializada del contrato concesionado.</p> <p>Por otra parte, en el plan de mejoramiento se contemplaron unidades preventivas que buscan contribuir a evitar la repetición de este tipo de hallazgos, como el Manual de interventoría y Supervisión (Código GCSP -M-0002), Modelo de los nuevos Contrato Portuarios de Estructuración evidenciando la incorporación de interventorías de obra y reversión, la Ley 1474 de 2011 y el Manual existente de contratación (GCOP-M-001). La unidad de medida preventiva N. 9 demuestra un modelo de contrato de concesión portuaria que establece la contratación de una interventoría en el desarrollo de obras, inversiones y reversión, lo que previene y controla la probabilidad de repetición de la causa del hallazgo.</p> <p>No obstante, la falta de interventoría en los contratos portuarios de la Entidad se sigue presentando en otros proyectos, como en la Sociedad Oleoducto Central S.A (Ocensa), sobre el que la Oficina de Control Interno formuló una No Conformidad en 2021, abierta a la fecha, relacionada con el número 3893 en el Plan de Mejoramiento por Procesos de la Entidad (Ver radicado ANI No. 20211020095423 del 07-07-2021).</p> <p>Esta situación evidencia que, a pesar de que con el plan de mejoramiento se haya atacado la causa puntal para la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, la formulación de hallazgos o no conformidades asociadas a la ausencia de interventoría en concesiones portuarias es una problemática que demanda el fortalecimiento de acciones transversales de la Entidad. Se resaltan acciones como los nuevos modelos de contratos asociados a concesiones portuarias ya que estos buscan que dicho control esté presente únicamente en el desarrollo de obras, inversiones y reversiones.</p>			

3.27.2 Hallazgo 1285-4

Hallazgo	1285-4	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 4. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria, para indagación preliminar I.P. Plan de inversión, Inversión Social, Contrato de Concesión Portuaria 004 de 2010.</p> <p>En el Contrato de Concesión Portuaria 004 de 2010, Cláusula Séptima - Plan de Inversiones, se estableció, además de la obligación del concesionario de realizar las inversiones de Adecuación del muelle, Equipos portuarios, adecuación de patios y dragado, la de ejecutar inversiones sociales por US D150.000 anuales durante los 20 años de duración de la concesión. Sin embargo, en todos los documentos obtenidos y revisados por la CGR no se demostró la ejecución de la inversión social que debía realizar el concesionario, en cumplimiento de la cláusula séptima del citado contrato de concesión portuaria.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Solicitar a la sociedad portuaria los soportes respecto de la ejecución de la inversión social. Informe Social, Técnico y Financiero de la ejecución de la inversión social por parte de la SPRC-MUELLE 9. <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Supervisión e Interventoría <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Cierre 		
Causa del hallazgo	<p>Situación originada entre otros, por la falta de aplicación efectiva de controles del INCO (hoy Agencia Nacional de Infraestructura) y deficiencias en el seguimiento a dicha inversión. Con lo cual presuntamente se transgredieron, entre otras normas, el artículo 209 de la Constitución Política, los artículos 83 y 84 de la Ley 1474 de 2011, el numeral 1 del Artículo 26 y Artículo 51 de la Ley 80 de 1993; artículos 3 y 4 de la Ley 489 de 1998; el manual de Interventoría y supervisión expedido por la ANI y lo previsto en el Contrato de Concesión 004 de 2010, en sus Cláusulas Séptima - Plan de Inversión, Parágrafo Primero y Vigésima Séptima - Supervisión y Control.</p>		
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>Según el PMI, la causa del hallazgo se asocia a la falta de seguimiento a las inversiones sociales en el contrato de concesión portuaria No. 004 de 2010.</p> <p>Las unidades de medida correctivas del plan de mejoramiento demuestran, entre otros aspectos, seguimiento por parte de la Entidad a las inversiones sociales del Concesionario, entre 2010 y 2018, lo que permitió que la Gerencia de Proyectos Portuarios y a la Gerencia del GIT Financiero 1 de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, a través del memorando con radicado ANI No. 20193030191153 del 11 de diciembre de 2019, certificar que "(...) <i>la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A desde el año 2010 ha venido ejecutando las inversiones sociales.</i>"</p> <p>Por otro lado, con el fin de evitar que la situación que originó el hallazgo se repita, hacen parte de las unidades de medida preventivas el manual interno de supervisión, con el que se busca brindar lineamientos respecto al seguimiento de las obligaciones contractuales de los concesionarios a cargo de los proyectos administrados por la Entidad.</p>			

Hallazgo	1285-4	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>A manera de ejercicio adicional, se consultó respecto al seguimiento a las inversiones sociales una vez cumplido el plan de mejoramiento y se evidenció que este se continuó realizando, lo que se puede constatar con el documento "<i>Informe del seguimiento social realizado a la Inversión social por parte de la Gerencia Social al Contrato de Concesión No. 004 del 8 junio de 2010 de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. - Muelle No. 9.</i>", presentado por la Gerencia Social de la ANI a la Gerencia de Proyectos portuarios a través de memorando con radicado ANI No. 20226030039823 del 28 de febrero de 2022.</p> <p>Asimismo, una vez consultadas las bases de datos de los planes de mejoramiento institucional y por procesos de la Entidad se constató la no existencia de hallazgos y/o no conformidades relacionadas con ausencia de seguimiento a inversiones sociales en concesiones portuarias.</p> <p>Por lo anterior, se considera que el plan de mejoramiento cumplido es efectivo en lo que corresponde a su incidencia administrativa.</p>			

3.28 Chirajara - Fundadores

3.28.1 Hallazgo 1297-3

Hallazgo	1297-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 3. Administrativo con presunta incidencia fiscal y disciplinaria. Panel de amigables componedores.</p> <p>Se encontraron cuatro órdenes de pago ejecutadas por la Fiducia, en cuantía de \$149.156.534, por concepto de remuneración a los integrantes del panel de expertos (Mecanismos Alternativos de Solución de Conflictos), ejecutadas entre los meses de abril y agosto de 2016, periodo en el que no existía controversia alguna respecto a la ejecución del contrato, hecho que configura un presunto daño al patrimonio, considerando que la primera controversia contractual (documentada) data de noviembre de 2017, mientras que la activación del mecanismo en enero de 2018.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDAD DE MEDIDA PREVENTIVA 1. Nuevo modelo de Contrato Estándar (5G)</p> <p>INFORME DE CIERRE 2. Informe de cierre.</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "la autorización y pago de honorarios por parte de la ANI, sin existir controversia contractual activada o manifiesta, es una situación diferente al objeto (temporalidad y propósito) de la figura en la norma".</p>		
Incidencia	Fiscal, disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No
Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho		
Análisis de efectividad			
<p>Según el PMI, la causa del hallazgo es "<i>la autorización y pago de honorarios por parte de la ANI, sin existir controversia contractual activada o manifiesta, es una situación diferente al objeto (temporalidad y propósito) de la figura en la norma</i>".</p> <p>A través del plan de mejoramiento cumplido se evidenció que la ANI ha implementado medidas para evitar que esta situación se repita en los contratos que correspondan al programa de quinta generación de concesiones.</p>			

Hallazgo	1297-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Por medio del informe de cierre, el Vicepresidente Jurídico de la Entidad certifica que en estos nuevos contratos se aclara que el pago de honorarios se dará únicamente cuando un Amigable Compondor analice controversias generadas en los proyectos. Se cita el aparte en el contrato estándar de 5G al respecto:</p> <p><i>"La remuneración de cada uno de los integrantes del Panel de Amigables Compondores corresponderá únicamente a la dedicación invertida en atender las controversias del Contrato de Concesión que hayan sido puestas a su consideración."</i></p>			

3.28.2 Hallazgo 1298-4

Hallazgo	1298-4	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 4. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria. Giros de Equity.</p> <p>Se estableció que la entidad no ha efectuado una gestión eficiente en el seguimiento al cumplimiento de las obligaciones vinculadas a los giros del Equity, toda vez que, no ha iniciado las actuaciones sancionatorias que prevé el contrato frente al incumplimiento del concesionario en los giros mínimos 3 y 4 del Equity, que al mes de julio de 2018, reporta un faltante de \$378.778,7 millones de pesos de diciembre de 2013.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>Unidades de medida correctivas:</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe financiero sobre el cumplimiento de los requisitos establecidos en el numeral 4.4. de la Parte Especial del Contrato. Certificación de autorización de los Prestamistas sobre cambio de fechas y montos de Giros Equity 3 al 6. Documentos de cierre financiero en los que se acredita la autorización de los prestamistas sobre cambio de fechas y montos de Giros Equity 3 al 6. Certificación de los Prestamistas sobre el cumplimiento del ordinal (ii) del numeral 4.4 de la Parte Especial del Contrato. <p>Unidades de medida preventivas:</p> <ol style="list-style-type: none"> Contrato estándar 4G. <p>Unidad Informe de cierre:</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre. 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "deficiente gestión que realizó la ANI en el seguimiento a los Giros de Equity que debía realizar el concesionario, en aras de velar por el correcto cumplimiento de las obligaciones contractuales, presuntamente en contra de lo estipulado en la Ley 80 de 1993 referente a los numerales 1 y 2 del artículo 4, y el numeral 1 del artículo 26. De igual manera se observan deficiencias en las obligaciones del control que debe realizar la Entidad, presuntamente incumpliendo el artículo 53 de la Ley 80 de 1993 modificado por los artículos 82 de la Ley 1474 de 2011 y 2 de la Ley 1882 de 2018".</p>		
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>Según el PMI, la causa del hallazgo se relaciona con presuntos incumplimientos del Concesionario, respecto a sus obligaciones de realizar oportunamente los giros de Equity 3 y 4 definidos en el contrato de concesión.</p>			

Hallazgo	1298-4	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>A través de las unidades de medida correctivas del plan de mejoramiento la ANI demuestra cumplimiento en materia de giros de Equity por parte del Concesionario.</p> <p>En primer lugar, por medio de la unidad de medida correctiva No. 1, que consiste en un informe financiero sobre el cumplimiento de los requisitos establecidos en el numeral 4.4 de la parte especial del contrato de concesión, la ANI expone que en la ejecución del proyecto se cumplieron las condiciones requeridas para la modificación de los montos mínimos y las fechas máximas de los giros equity 3 a 6. Se cita el numeral 4.4:</p> <p><i>“Las fechas máximas y los montos mínimos de los Giros del 3 al 6, indicados en la tabla anterior podrán ser modificados, siempre que: i) dicho cambio sea autorizado expresamente por los Prestamistas, ii) se acredite tal autorización expresa en los documentos del Cierre Financiero y iii) la suma de los montos mínimos de los Giros modificados -expresados en Pesos del Mes de Referencia- sea igual o mayor al 70% de la suma de los Giros 1 a 6 establecidos en esta Parte Especial.”</i></p> <p>Las unidades de medida No. 2, 3 y 4 demuestran que los prestamistas han autorizado el cambio de fechas y montos de los giros equity, dando cumplimiento a lo reglado en los incisos (i) y (ii) de la sección 4.4 de la parte especial del contrato de concesión. Por ejemplo, a través de estas unidades de medida se demuestra que Exponencial Banca de Inversión S.A.S, agente administrativo de los prestamistas, certificó, a través del radicado ANI No. 20194090617472 del 19 de junio de 2019, que:</p> <p><i>“(…) la Concesionaria Vial Andina S.A.S procedió a realizar una modificación a las fechas máximas y montos mínimos de los Giros de Equity, establecidos en el Contrato de Concesión, con la respectiva aprobación de los Prestamistas mencionados en el encabezado, por medio de la suscripción del Contrato de Crédito y sus anexos.”</i></p> <p>Previo al pronunciamiento de Exponencial Banca de Inversión S.A.S, se evidenció que hacen parte de los anexos de las comunicaciones con las que el Concesionario acreditó el cierre financiero (Radicado ANI No. 20164090624332 del 22 de julio de 2016) una certificación de uno de los prestamistas en ese momento del tiempo, Banco de Bogotá, en la que se indicó que:</p> <p><i>“(…) Nos permitimos manifestar que el Banco que represento autoriza expresamente al Concesionario para que las fechas máximas y los montos mínimos de los Giros de Equity [3] al [6] sean modificados, de acuerdo con lo establecido en la Sección 4.4 de la Parte Especial del Contrato de Concesión.”</i></p> <p>Respecto al inciso (iii) de la sección 4.4 comentada, los giros 3 al 6 representan más del 70% de ellos giros 1 al 6.</p> <p>De otra parte, a través de las unidades de medida preventivas, la ANI explica que, según el informe de cierre, <i>“En la Parte Especial del Contrato de Concesión estándar 4G se incluyó la Cláusula 4.4. Giros de Equity, con el fin de otorgarle flexibilidad a la estructura de financiación de los Proyectos de Cuarta Generación, adaptándose a las necesidades de caja de cada proyecto en particular, concediéndole a los Concesionarios y los Financiadores herramientas que permitan adaptarse a las necesidades del proyecto, enmarcado en el riesgo de financiación asignado a los Concesionarios.”</i></p> <p>Asimismo, una vez consultadas las bases de datos de los planes de mejoramiento institucional y por procesos de la Entidad se constató la no existencia de hallazgos y/o no conformidades formuladas a partir de 2019 y relacionadas con la ausencia de acciones de la Entidad frente a presuntos incumplimientos de giros de equity por parte de un Concesionario.</p>			

Hallazgo	1298-4	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Por otro lado, con el fin de verificar el estado actual del cumplimiento del Concesionario en materia de obligaciones referentes a giros de Equity, se evidenció que la interventoría del proyecto, Consorcio Metroandina, en su informe financiero correspondiente a diciembre de 2021 (Radicado ANI No. 20224090062742 del 20-01-2022) concluye que "(...) se está dando cumplimiento contractual por parte del Concesionario a la fecha."</p> <p>Por lo anterior, se considera que el plan de mejoramiento cumplido es efectivo en lo que corresponde a su incidencia administrativa.</p>			

3.29 Transversal del Sisga

3.29.1 Hallazgo 1409-04

Hallazgo	1409-04	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 4. Subcuenta Compensaciones Ambientales Contrato de Concesión 009 de 2015. Administrativa con presunta Incidencia Fiscal y Disciplinaria.</p> <p>La Concesionaria utilizó treinta y siete millones novecientos setenta y ocho mil doscientos noventa y ocho pesos m/cte (\$37.978.298) de la Subcuenta Compensaciones Ambientales para el pago de la rehabilitación ecológica, que ejecutó en 10 hectáreas del predio denominado El Recuerdo, ubicado en la Vereda Mantagrande del Municipio de Manta – Cundinamarca, gasto no elegible para los recursos de esta Subcuenta, ya que las cargas impuestas al Concesionario en razón a un levantamiento de veda, no corresponden al reconocimiento de una compensación ambiental, sino a actividades enmarcadas en las obligaciones ambientales del Contrato en el Plan de Adaptación de la Guía de Manejo Ambiental – PAGA a cargo de la Concesión.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UM CORRECTIVAS</p> <p>1. Las acciones de acuerdo al Procedimiento de la entidad y contractual correspondiente al proceso administrativo sancionatorio. (Concepto de Interventoría, Solicitud formal a sancionatorios para inicio de Procedimiento Administrativo Sancionatorio.)</p> <p>UM INFORME DE CIERRE</p> <p>2. Informe de Cierre</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa textualmente en el informe así: "La Interventoría y la Entidad han realizado los requerimientos correspondientes, así, mediante oficio 57-07-20/416-2015 del 21 de julio del 2020, la Interventoría le solicitó a la Concesión, realizar el reintegro a la Subcuenta Ambiental de los recursos utilizados para el pago correspondiente a la rehabilitación ecológica, con el consecuente reconocimiento del valor de los rendimientos financieros respectivos y la ANI con oficio 20206050282971, informa que a 25 de septiembre de 2020, el Concesionario no ha subsanado lo requerido por la Interventoría, dado que no ha efectuado el reintegro de los recursos a la Subcuenta de Compensaciones Ambientales del Proyecto."</p>		
Incendencia	Fiscal, disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			

Hallazgo	1409-04	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Según el PMI, la causa del hallazgo se relaciona con la falta de atención del Concesionario a las solicitudes de la ANI y de la Interventoría respecto al reintegro a la Subcuenta Ambiental de recursos utilizados para el pago de rehabilitación ecológica.</p> <p>A través de la unidad de medida correctiva se demuestra la debida diligencia de parte de la ANI y de la Interventoría para conminar al Concesionario al reintegro de dichos recursos, gestión orientada a que se adelantara un proceso administrativo sancionatorio, que finalmente cesó debido a que el Concesionario finalmente atendió los requerimientos al respecto.</p> <p>Hacen parte de los soportes de la unidad de medida correctiva el memorando con radicado ANI No. 20215000159613 del 7 de diciembre de 2021, a través del que la Supervisión del proyecto solicita al GIT de Procedimientos Administrativos Sancionatorios de la Vicepresidencia jurídica “(...) <i>no dar inicio al procedimiento sancionatorio considerando que el Concesionario subsanó su incumplimiento mediante el reintegro de los recursos a la Subcuenta Ambiental, según lo reportado por la Interventoría.</i>”</p> <p>La Supervisión argumentó dicha solicitud con base en lo descrito en la comunicación con radicado ANI No. 20214091346542 del 18 de noviembre de 2021, a través de la que la Interventoría informó:</p> <p><i>“(...) Con el comunicado CTS-2021-00001752 del 16 de noviembre del 2021, el Concesionario da alcance al comunicado CTS-2021-00001651, mediante el cual indica que se realizó el reintegro de los recursos a la subcuenta compensaciones ambientales, por un valor de CIENTO TREINTA Y UN MILLONES CUATROCIENTOS TREINTA Y CINCO MIL DOSCIENTOS CUATRO PESOS CON NOVENTA Y SIETE CENTAVOS (\$131.435.204.97) y remite la certificación No. 132-2021-421852 del 12 de noviembre del 2021, en la que, se acredita por parte de la Fiduciaria de Occidente S.A. el traslado de estos recursos (...)</i></p> <p>(...)</p> <p><i>Así las cosas, esta Interventoría solicita a la ANI, realizar el cierre del plazo de cura No Objetado con el oficio ANI No. 2020-500028568-1 del 29 de septiembre del 2020 y, por ende, no iniciar un proceso sancionatorio.</i>”</p> <p>Por otra parte, en el análisis realizado por la Oficina de Control Interno se ha evidenciado que en el modelo de contrato de 5G se han implementado mejoras para asegurar que un concesionario ejecute los recursos destinados para compensaciones ambientales de manera correcta y así evitar hallazgos similares al aquí analizado. Por ejemplo, a diferencia de la minuta estándar de contrato del programa 4G, al que pertenece el proyecto Transversal del Sigsa, en la minuta estándar de contrato de 5G se indica que:</p> <p><i>“El Concesionario tiene la obligación permanente de informar a la ANI y a la Interventoría antes de solicitar a la Fiduciaria el desembolso de recursos con cargo a la Subcuenta Compensaciones Socioambientales, los conceptos de cobro para el desembolso de recursos los cuales deberán estar soportados con base en las actividades que cubre esta Subcuenta y en los actos administrativos que impone la obligación de compensación.”</i></p> <p>Asimismo, una vez consultadas las bases de datos de los planes de mejoramiento institucional y por procesos de la Entidad, se constató la no existencia de hallazgos y/o no conformidades vigentes y relacionadas con el uso indebido de recursos que se deben destinar a compensaciones ambientales.</p> <p>En ese orden de ideas, teniendo en cuenta que se demostró que se superó el hecho alertado por la CGR, que la ANI ha implementado medidas para evitar la repetición de hallazgos similares y que no se evidencian hallazgos y/o no</p>			

Hallazgo	1409-04	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
conformidades vigentes similares, se declara la efectividad del plan de mejoramiento, en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.			

3.29.2 Hallazgo 1413-8

Hallazgo	1413-8	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 8. Puente Vehicular Hoya Grande PR 55+676 a PR 55+688 Concesión Transversal del Sisga. Administrativa con presunta Incidencia Disciplinaria.</p> <p>El Puente Vehicular Hoya Grande corresponde a la construcción de un puente nuevo, de 47.5 m en vigas postensadas, apoyadas sobre silleas cimentadas en 3 Caissons a cada lado de 10 y 16 m de profundidad, fundición de tablero y construcción de New Jersey, actualización señalización vertical y horizontal.</p> <p>De acuerdo con lo indicado en el Informe de Interventoría de mayo de 2020, las actividades ejecutadas por el Concesionario son: "...Se termina la construcción de los tres (3) Caissons a cada lado de 10 y 16 m y los estribos E1 y E2, adecuación de acceso y limpieza del área, montaje de cimbra para las vigas refuerza el centro...", con un porcentaje de avance de 42%.</p> <p>Así mismo, informa que los diseños están objetados por la Interventoría, según comunicado No. 47-09-19 / 416- 2015 del 11 de septiembre de 2019 y que a mayo de 2020 el Concesionario no ha dado respuesta.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UM CORRECTIVAS</p> <p>1. Informe de Interventoría</p> <p>UM INFORME DE CIERRE</p> <p>2. Informe de Cierre</p>		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa textualmente en el informe así: "Lo anterior evidencia que el Concesionario está adelantando intervenciones sin haberse surtido el trámite de no objeción de los estudios y diseños de detalle por parte de la Interventoría, situación que denota presunta inobservancia de lo establecido en el Contrato de Concesión y en los artículos 4 y 5 de la Ley 80 de 1993, así como en el Manual de Interventoría y Supervisión adoptado por la ANI."		
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	Si
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>El plan de mejoramiento cumplido se orienta a contrargumentar el hallazgo formulado por la Contraloría General de la República. A través de la unidad de medida correctiva la Interventoría Joyco expone y demuestra con registro fotográfico, entre otros aspectos, que "(...) las intervenciones que se estaban ejecutando en mayo solo tenían que ver con la estructura del Puente Hoya Grande la cual ya no tenía objeciones por parte de la Interventoría."</p> <p>En marzo de 2022 la Oficina de Control Interno evidenció que los estudios y diseños asociados a la estructura (hidrología, hidráulica, socavación e ingeniería estructural) tuvieron concepto favorable de la Interventoría en septiembre de 2018, a través del radicado ANI No. 20184091010122 y que, según lo reportado por el Concesionario a través de la comunicación con radicado ANI No. CTS-2019-0000388, en agosto de 2019 "(...) dio inicio a las actividades preliminares de construcción del nuevo Puente sobre la Quebrada Hoya Grande".</p>			

Hallazgo	1413-8	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Se considera que los argumentos hasta aquí expuestos atacan el hecho señalado por el Ente de Control.</p> <p>Complementando lo anterior, a través del documento que sustenta la unidad de medida correctiva "(...) la necesidad de la construcción del nuevo Puente Hoya Grande surge a partir del colapso del puente original. A partir de esta situación, la construcción del nuevo Puente Hoya Grande es objeto de una controversia contractual, la cual ha sido llevada por el Concesionario a la instancia de un Tribunal de Arbitramento", pues, para el Concesionario "(...) la construcción del Nuevo Puente sobre la Quebrada la Hoya Grande no hace parte del actual alcance fijado en el Contrato de Concesión, ya que la nueva estructura no está contemplada, por consiguiente, cualquier actuación sobre esta tiene el carácter de ser No Contractual."</p> <p>En marzo de 2022 la Oficina de Control Interno evidenció que dicha controversia tuvo un laudo proferido el 8 de octubre de 2021, a través del cual se estableció que la construcción del puente en mención no hace parte de las obligaciones del contrato de concesión, así:</p> <p>"TRIGÉSIMO PRIMERO: DECLARAR que, de conformidad con los estudios previos entregados por la ANI durante la Licitación Pública VJ-VE-APP-IPB -003-2014, el Contrato de Concesión No. 009 de 2015 y sus Apéndices Técnicos (en especial el Apéndice Técnico 2), el Concesionario no está obligado a ejecutar ni a asumir los costos que resultan de las actividades de construcción y/o mejoramiento de los puentes vehiculares "La cueva de Morgan", "Aguaclara", "La Carranza", "El Salitre" y "Hoya Grande". Por tanto, se accede a la pretensión 2.1 de la Demanda principal formulada por CONCESIÓN TRANSVERSAL DEL SISGA S. A. S. en contra de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.</p> <p>TRIGÉSIMO SEGUNDO: DECLARAR que el puente "Hoya Grande" colapsó como consecuencia de la ocurrencia de hechos ajenos, imprevistos e imprevisibles no imputables al Concesionario. Por tanto, se accede a la pretensión 2.2 de la Demanda principal formulada por CONCESIÓN TRANSVERSAL DEL SISGA S. A. S. en contra de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.</p> <p>TRIGÉSIMO TERCERO: DECLARAR que, no obstante no estar obligado a ejecutar actividades de mejoramiento y/o construcción respecto de los aludidos puentes, el Concesionario de buena fe y con el único propósito de dar transitabilidad en el tramo concesionado y evitar así una parálisis del tráfico, se ha visto obligado a ejecutar actividades de tal naturaleza, cuyos costos no deben ni pueden ser asumidos por el Concesionario. Por tanto, se accede a la pretensión 2.3 de la Demanda principal formulada por CONCESIÓN TRANSVERSAL DEL SISGA S. A. S. en contra de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA."</p> <p>La decisión del tribunal arbitral demuestra que para el presente caso se ha modificado el fundamento normativo que aplica respecto al nuevo puente sobre la quebrada Hoya Grande.</p> <p>Finalmente, el 4 de marzo de 2022, la Oficina de Control Interno visitó el nuevo puente sobre la quebrada Hoya Grande, evidenciando que la estructura, incluidos sus accesos, se encuentran en adecuadas condiciones y prestan servicio a la ciudadanía.</p> <p>En ese orden de ideas se declara la efectividad, en lo que corresponde a la incidencia administrativa, del plan de mejoramiento formulado y cumplido para superar el hallazgo No. 1413-8.</p>			
Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 4 de marzo de 2022			
Foto 59. Puente Hoya Grande: Sentido Sisga – San Luis de Gaceno	Foto 60. Puente Hoya Grande: Sentido San Luis de Gaceno - Sisga		

Hallazgo	1413-8	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
			
Acorde a los diseños no objetados, se evidenció que el nuevo puente cuenta con dos carriles de circulación vehicular, con bermas, juntas de expansión y sistemas de protección lateral con new jerseys.		En cuanto a operación y mantenimiento, se evidenció operación sin restricciones del nuevo puente sobre la quebrada Hoya Grande, superficie de rodadura y demarcación en condiciones adecuadas.	
Foto 61. Puente Hoya Grande: Estructura – Vigas y apoyo costado Sisga		Foto 62. Puente Hoya Grande: Intervención talud acceso sentido San Luis de Gaceno - Sisga	
			
Acorde a los diseños no objetados, se evidenció una luz simplemente apoyada con un sistema de placa y de tres vigas, en buen estado.		Obras ejecutadas para estabilizar el talud superior contiguo al acceso oriental del nuevo puente sobre la quebrada Hoya Grande.	
Foto 63. Puente Hoya Grande: Ubicación puente colapsado		Foto 64. Puente Hoya Grande: Quebrada aguas abajo	

Hallazgo	1413-8	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
			
	La antigua estructura, aguas arriba de la nueva, colapsó en diciembre de 2016, en la fotografía se aprecia uno de los apoyos de la losa (sentido San Luis de Gaceno - Sisga).		Se evidenció bajo nivel freático de la quebrada Hoya Grande, lo que contribuye a evitar problemas de erosión que afecten la estabilidad de la actual estructura.

3.30 Autopista Conexión Norte

3.30.1 Hallazgo 1440-18

Hallazgo	1440-18	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 18. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria (D) - Coordinación y seguimiento a los contratos de concesión e interventoría - Proyecto Autopista Conexión Norte. Debilidades en el seguimiento y control a la interventoría del contrato de concesión Autopista Conexión Norte.</p> <p>El Concesionario del Proyecto Autopista Conexión Norte (Contrato 009 de 2014) presentó el 8 de febrero de 2021 a la ANI, una solicitud relacionada con presuntas deficiencias en la labor de interventoría ejercida sobre dicho contrato, atinentes entre otras, a la presencia de especialistas en la obra delegados por la interventoría.</p> <p>Revisada la información aportada por la ANI con relación a los hechos mencionados por el Concesionario, se observa que no se atendió, tramitó, ni dio respuesta al peticionario y tampoco se iniciaron en la debida oportunidad, por parte de la ANI, acciones que le permitieran esclarecer el cumplimiento de las obligaciones pactadas en el contrato de interventoría No. 015 de 2015 y corroborar el avance real y efectivo del proyecto.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Interventoría. Informes visitas especialistas Interventoría. Informe de visita de personal de la Entidad. <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual Actas y documentos de soporte de las reuniones. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre 		

Hallazgo	1440-18			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa textualmente en su informe así: "Lo anterior evidencia que no se están cumpliendo adecuada y oportunamente por parte de la ANI, las labores de seguimiento y supervisión al contrato de concesión mencionado, ni al debido ejercicio de la labor de interventoría correspondiente al mismo.</p> <p>Estos hechos se originan por debilidades en la vigilancia y control que debe ejercer el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto de la ANI, resaltándose que la entidad indica que no existen informes de Supervisión del proyecto".</p>				
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>Con base en la documentación que soporta el cumplimiento del plan de mejoramiento, se evidencia que la causa del hallazgo se relaciona con un reclamo del Concesionario Autopistas del Nordeste SAS asociado a la falta de acompañamiento de profesionales geotécnicos de la Interventoría Consorcio 4G, cuyo contrato se encontraba vigente en el momento en el que la CGR formuló el hallazgo.</p> <p>Por medio de las unidades de medida correctivas, el Consorcio 4G certificó "(...) la existencia de una firma especializada en el área geotécnica con más de 10 años de experiencia específica en proyectos viales y que asesoró a la Interventoría, no con un profesional de dedicación parcial al 50% que es lo contractualmente exigido a este ente Interventor, sino con un grupo de profesionales con posgrados en geotecnia y de amplia y certificada experiencia."</p> <p>Asimismo, a través de las unidades de medida correctivas, se demuestra seguimiento in situ por parte de la Interventoría Consorcio 4G, así como de la ANI, respecto de la estabilidad geotécnica del corredor concesionado.</p> <p>Por su parte, en las unidades de medida preventivas se tiene, entre otros, el "Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual" de la ANI, documento que establece lineamientos respecto a la gestión que se debe realizar desde los Equipos de Coordinación y Seguimiento a Proyectos y desde las interventorías; lineamientos orientados a que situaciones similares a la alertada por la CGR a través del hallazgo se repitan.</p> <p>Con base en lo anterior, se considera que el plan de mejoramiento ha sido efectivo, pues, a febrero de 2022, se evidencia seguimiento por parte de la ANI y de la interventoría actual del proyecto Conexión Norte, Servicios de Interventoría Integral S.A.S, en materia geotécnica. Muestra de ello, adicional a la documentación que sustenta el plan de mejoramiento cumplido, es el inicio de procesos administrativos sancionatorios contra Autopistas del Nordeste S.A.S con ocasión de presuntos incumplimientos asociados a la estabilidad de taludes (v.g. Radicado ANI No. 20213110068093 del 29/04/2021).</p>					

4. CONCLUSIONES

1. Se declaró la efectividad, respecto a la gestión de la Entidad, desde el punto de vista administrativo, sin que esto implique pronunciamiento respecto a la connotación disciplinaria, fiscal y/o penal del hallazgo, de los planes de mejoramiento cumplidos de los hallazgos identificados con los números:

- 345-10
- 412-65
- 583-159

- 748-1
- 756-1
- 763-2
- 779-9
- 783-13
- 795-25
- 823-10
- 829-3
- 844-2
- 849-7
- 856-14
- 891-3
- 893-5
- 948-17
- 953-22
- 955-24
- 975-44
- 981-50
- 998-67
- 1001-70
- 1002-71
- 1004-73
- 1005-74
- 800-30
- 865-7
- 871-13
- 872-14
- 938-7
- 1211-23
- 1212-24
- 1243-21
- 1247-25
- 1252-1
- 1254-3
- 1284-3
- 1285-4
- 1297-3
- 1298-4
- 1409-04
- 1413-8
- 1440-18
- 1020-89
- 1022-91
- 1056-20
- 1057-21
- 1061-25
- 1066-30
- 1000-69
- 1264-13
- 1088-5
- 1091-8
- 1094-2
- 1095-3
- 1099-7
- 1119-12
- 1120-13
- 1121-14
- 1122-15
- 1123-16
- 1124-17
- 1126-19
- 1127-20
- 1132-3
- 1166-25
- 1169-28
- 1170-29
- 1172-31
- 1189-1
- 1190-2
- 1198-10
- 1202-14
- 1204-16
- 1205-17
- 1206-18
- 1208-20
- 1209-21
- 1210-22

Los criterios más recurrentes para declarar la efectividad de planes de mejoramiento fueron los siguientes:

- a. **Desaparición de la causa de hecho:** las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado los supuestos de hecho que dieron origen al mismo.
 - b. **Desaparición o modificación del fundamento normativo:** las causas normativas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado.
2. No se declaró la efectividad de los planes de mejoramiento cumplidos de los hallazgos identificados con los números:
- 440-16
 - 830-4
 - 866-8
 - 7-10
 - 999-68
 - 985-54
 - 1240-18
 - 1283-2
 - 1067-31
 - 1084-1
 - 1085-2
 - 1086-3
 - 1087-4
 - 1090-7
 - 1101-9
 - 1128-21

El concepto de no efectividad de estableció debido a que no se cumplió ninguno de los criterios para el análisis de las acciones cumplidas, estos son: desaparición de la causa de hecho, desaparición o modificación del fundamento normativo y repetición.²

Se recomienda que los planes de mejoramiento declarados como no efectivos se reformulen oportunamente, **notificando a la Vicepresidencia Administrativa y Financiera** sobre las nuevas unidades de medida, así como plazo de cumplimiento.

3. La muestra aleatoria y analizada se compuso de 96 planes de mejoramiento, donde cerca del 45% corresponde a proyectos carreteros no estructurados por la ANI, es decir que corresponden a la primera, segunda o tercera generación de concesiones de Colombia. Se evidenció que, en términos generales, los contratos de concesión estructurados por la Agencia Nacional de Infraestructura, como es el caso de los proyectos de cuarta generación y de quinta generación, contienen medidas preventivas para evitar que hallazgos identificados por la Contraloría General de la República se repitan.

Por ejemplo, en los nuevos contratos de concesión estructurados por la Entidad se han implementado mejoras respecto a los honorarios de un amigable componedor, ya que con

² Ver *Instructivo para revisión de efectividad hallazgos CGR (EVCI-I-007)*, disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/sig//evci-i-007_instructivo_para_revisión_de_efectividad_hallazgos_cgr_v1.pdf

los contratos del programa 5G se aclara que *“La remuneración de cada uno de los integrantes del Panel de Amigables Compondores corresponderá únicamente a la dedicación invertida en atender las controversias del Contrato de Concesión que hayan sido puestas a su consideración”*.³

Asimismo, la Entidad ha implementado procedimientos y manuales internos, que brindan lineamientos para una adecuada supervisión de proyectos. A manera de ejemplo se cita:

- a. El procedimiento asociado a modificaciones contractuales (GCSP-P-021), que busca asegurar que la suscripción de un otrosí este fundamentada en análisis y viabilidades interdisciplinarias, que son puestas a consideración del Comité de Contratación de la ANI.
 - b. El procedimiento (GCSP-P-018) y manual relacionado de reversiones (GCSP-M-001), *“que contiene las especificaciones básicas y necesarias para conocer cómo se desarrolla y que se necesita para una correcta devolución de las obras, bienes y equipos en la etapa de reversión del proyecto de concesión de los modos Carretero, Férreo, Portuario y Aeroportuario.”* esto contribuye a evitar hallazgos asociados a ausencia de soportes para la suscripción de una modificación a un contrato de concesión.
 - c. Los protocolos para avalúos urbanos y rurales (GCSP-I-013 y GCSP-I-014), a través de los que se buscan unificar criterios a fin de obtener avalúos comerciales con la debida justificación, con base en la legislación vigente en la materia.
 - d. El Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002), cuyo objetivo es *“establecer lineamientos de control y seguimiento para la estructuración y ejecución de los proyectos de infraestructura pública de transporte que se desarrollen a través de contratos de concesión y otras formas de Asociación Público Privada - APP que suscriba la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) en cumplimiento de su objeto.”* Luego del análisis se concluyó que dicho manual es una herramienta recurrente en las unidades de medida preventivas de los planes de mejoramiento.
4. Respecto a planes de mejoramiento asociados a hallazgos relacionados con los modos de transporte diferentes al carretero, se alerta que en materia portuaria se tiene la recurrencia de hallazgos asociados a la ausencia de interventorías en estos contratos de concesión y a presuntos incumplimientos en los pagos de contraprestación. A pesar de que, en términos generales, con los planes de mejoramiento formulados por la ANI para superar este tipo de hallazgos se ataquen las causas de estos al interior de cada proyecto, es decir que se aplican las medidas correctivas necesarias, se advierte que se deben adoptar y fortalecer medidas

³ Ver informe de cierre de plan de mejoramiento asociado al hallazgo No. 1297-3.

transversales que eviten la repetición de este tipo de hallazgos en las concesiones portuarias; para ello se recomienda revisar y analizar las medidas preventivas que se han implementado y que se implementan en planes de mejoramiento formulados para superar hallazgos vigentes asociados a estas problemáticas.

Para el caso de hallazgos asociados con la ausencia de interventorías, se considera que un ejemplo de acciones que pueden contribuir a evitar la repetición, son las implementadas en los últimos contratos de concesión portuaria, a través de los cuales se establecen expresamente los criterios para su contratación, como, que el mencionado control únicamente es requerido cuando se ejecutan obras e inversiones o cuando se surta la reversión de los bienes de una concesión al Estado.

Elaboró:

Mary Alexandra Cuenca Noreña
Auditora Oficina de Control Interno

Elaboró:

Adriana Barrios Rodríguez
Auditora Oficina de Control Interno

Elaboró:

Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó y aprobó informe:

Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe Oficina de Control Interno

(versión original firmada)